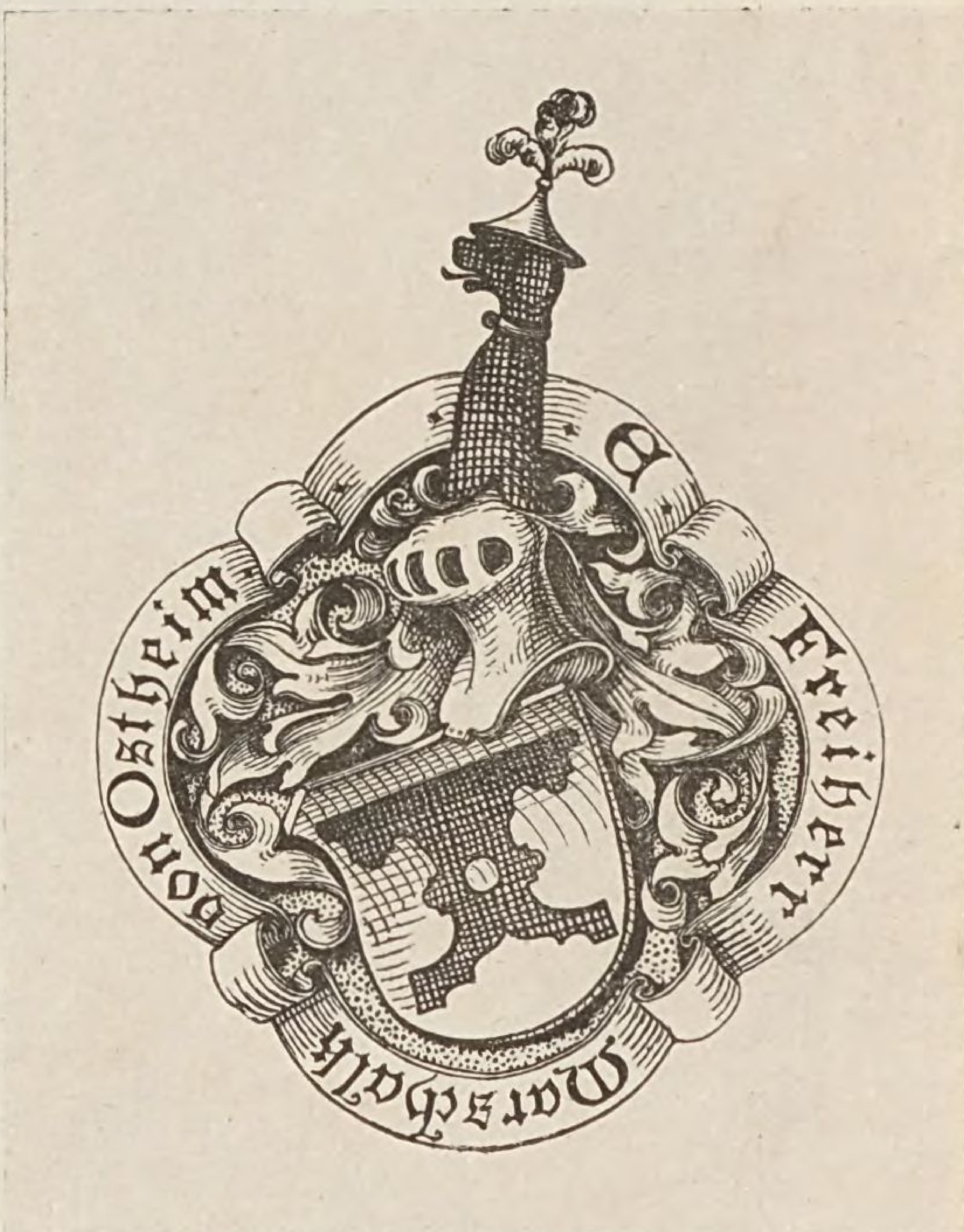

Freiherr
Marschalk
von Ostheim

i

Die
Amerikanischen Eisenbahneinrichtungen.

Auf Grund

eigener Anschauungen und persönlicher Wahrnehmungen und Erfahrungen

dargestellt von

Robert von Schlagintweit,

Verfasser von „Die Pacific-Eisenbahn" — „Californien, Land und Leute" — „Die Mormonen" — „Die Prairien des amerikanischen Westens" u. s. w.

Mit Illustrationen.

Köln und Leipzig:
Eduard Heinrich Mayer.
1882.

Die

Amerikanischen Eisenbahneinrichtungen.

Inhalt.

I.

Die Bahnhöfe.

II.

Die Gepäckexpedierung.

III.

Der Eisenbahnzug.

IV.

Die Fahrgeschwindigkeit auf amerikanischen und deutschen Bahnen.

V.

Die Eisenbahnwagen.

VI.

Der Rauchwagen.

VII.

Der Schlafwagen.

VIII.

Salon-, Hotel- und andere Wagen.

IX.

Die Speisestationen.

X.

Die Kondukteure. — Billete.

XI.

Das Personal auf den Bahnhöfen.

XII.

Die Eisenbahnfahrpläne.

Schlußbemerkungen.

Verzeichnis der Abbildungen.

Alle Höhenangaben sind in englischen Fußen ausgedrückt.

I.

Die Bahnhöfe.

Überall in den Vereinigten Staaten von Amerika heißt ein Bahnhof „Depot“ — sprich Dipo mit langem, stark betonten i. Es ist dies ein Name, der uns sonderbar erscheint, da wir hierunter eigentlich eine Waarenniederlage verstehen. Unter „Union Depot“ ist fast allgemein ein Centralbahnhof gemeint, der jedoch nicht immer irgend einer Eisenbahngesellschaft, sondern, wie in Indianapolis, St. Louis und einigen wenigen anderen Orten einer besonderen Bahnhofsgesellschaft gehört.

Fast alle amerikanischen Bahnhöfe machen den Eindruck von provisorischen Bauten. Massive, aus Stein errichtete, nach einem durchdachten Systeme und einheitlichen Plane hergestellte Bahnhöfe, wie wir sie so vielfach in Deutschland vorfinden, gehören bis jetzt in Nordamerika zu den Seltenheiten und Ausnahmen. Solche Ausnahmen machen namentlich der Bahnhof der New-

York-Central- und Hudson-River Railroad an der Ecke der 42. Straße und 4. Avenue zu New York, der geradezu als eine der vielen Sehenswürdigkeiten der amerikanischen Metropole bezeichnet werden muß, dann der Bahnhof auf den Transfer-Grounds bei Council Bluffs in Jowa (der Stadt Omaha gegenüber), der mehr als jeder andere Bahnhof in Amerika in Betreff seiner Einrichtungen einem deutschen gleicht. Auch die sehr geräumigen Centralbahnhöfe zu St. Louis und Kansas City in Missouri, sowie der schöne Bahnhof zu Columbus in Ohio und jener der Lake-Shore- und Michigan-Southern-Eisenbahn zu Chicago müssen hier rühmend erwähnt werden. Ebenso verdient seiner Bauart halber der Bahnhof der Baltimore- und Potomac-Railroad zu Washington, D. C., hervorgehoben zu werden, der überdies wegen des scheußlichen, daselbst auf den Präsidenten James A. Garfield am 2. Juli 1881 unternommenen Attentates eine so traurige Berühmtheit erlangt hat.

Ein amerikanischer Bahnhof ist in seiner Einteilung und Einrichtung in mehr als einer Beziehung von einem deutschen verschieden. So kennt man in Amerika nirgends eine Trennung der Wartesäle nach den Klassen der Billete. Nur den Damen ist stets ein eigenes Zimmer eingeräumt, dessen Einrichtung sich übrigens von jener des Herrenzimmers, worin im Allgemeinen geraucht werden darf, fast gar nicht unterscheidet. Die Wartesäle sind im Allgemeinen weder architektonisch schön noch luxuriös aus-

gestattet und nur ganz ausnahmsweise so hoch und geräumig wie die unserigen. Doch sind sie stets gut ventiliert, schön beleuchtet und während der kalten Jahreszeit ordentlich durchwärmt.

Überhaupt sind in Amerika auch in den größten Städten die Bahnhöfe mit wenigen Ausnahmen weit entfernt davon, all den Komfort zu bieten, den ein Reisender zweiter Klasse selbst in mittleren Bahnstationen Deutschlands vorzufinden und zu beanspruchen gewohnt ist. Selbst in den eben rühmlich hervorgehobenen, wie noch in gar manchen anderen großartig angelegten amerikanischen Bahnhöfen suchen wir vergebens nach gut gepolsterten, schwellenden Sophas, behaglichen Fauteuils oder bequemen Stühlen; umsonst ist ferner vielfach unser Bemühen, einen Tisch zu entdecken, auf dem wir bis zum Einsteigen in den Zug unser Handgepäck legen könnten. Denn in ganz Nordamerika stehen uns in den Wartesälen nur Bänke, die fast immer am Boden festgeschraubt sind, mit allerdings ganz bequemen, aber für die zahlreichen Reisenden keineswegs immer ausreichenden Sitzen zur Verfügung. Überdies herrscht die sonderbare Einrichtung, der wir auch in den großen Eingangshallen und den Rauchzimmern vieler Hotels und auf den zahlreichen, den äußerst lebhaften Verkehr zwischen New York, Brooklyn und Hoboken bewerkstelligenden Dampffähren (ferry-boats) und in den Wagen der Hochbahnen (elevated railroads) zu New York begegnen, daß die langen,

meistens aus poliertem Holze gefertigten ungepolsterten Bänke durch eiserne, geschmackvoll gebogene Stangen in einzelne Sitze abgeteilt sind, was zwar einerseits einer lästigen Überfüllung vorbeugt, aber andererseits das Unterbringen von Reisegepäck wesentlich erschwert.

Fast in allen größeren Wartesälen sind hohe cylindrische, mit gut schließenden Deckeln versehene, schön lackierte, aus Blech gefertigte Gefäße vorhanden, die stets mit erfrischendem Eiswasser gefüllt sind; dieses ist auch, wie in Abschnitt V dargelegt wird, in allen Personenwagen zu haben. Unter solchen Umständen erweist sich ein Bahnhofsbrunnen, der nunmehr an den meisten deutschen Stationen angebracht, aber gewöhnlich schwer zu finden und von einem Reisenden überhaupt nur dann zu benutzen ist, wenn sein Zug einen Aufenthalt von mindestens zehn Minuten hat, völlig unnötig.

Sonstige zur Bequemlichkeit der Reisenden dienende und ihr allgemeines Wohlbefinden fördernde Einrichtungen, die ich um so weniger die Notwendigkeit einsehe, deutlicher zu bezeichnen, als jeder Denkende doch errät, was ich hierunter meine, sind nicht, wie fast überall auf deutschen Bahnhöfen, in ein abgelegenes Häuschen verbannt, sondern im Hauptgebäude selbst vorhanden. Ein einziges Mal — zu Trinidad in Colorado, an der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn, — sah ich das sonst in Amerika durchaus nicht übliche deutsche System eingeführt.

Mag sich auch auf einem amerikanischen Bahnhofe eine ungewöhnlich große Zahl von Reisenden zusammenfinden, so herrscht doch auf ihm nicht im Mindesten jene unangenehme Hast, jene ansteckende Unruhe, jene fieberhafte Erregtheit, wie wir sie leider bei unseren belebteren deutschen Bahnhöfen so häufig noch immer antreffen. Es bestehen für die schnelle Abfertigung der Züge, auch dann, wenn sich die Reisenden in Scharen zu ihnen drängen, eine Anzahl von überaus praktischen Einrichtungen, von denen ich sehr wünschte, daß man ihre Einführung bei uns einmal probeweise versuchte.

Ueber die rasche echt-amerikanische Gepäckexpedierung sind SS. 11—18 eingehende Mitteilungen enthalten; hier will ich nur erwähnen, daß die wenigsten Reisenden ihre Fahrkarten (tickets) am Billetschalter des Bahnhofs selbst kaufen, wodurch bekanntlich bei uns oft so großes Gedränge entsteht; fast Alle haben sie schon vorher in den Verkaufsstellen der betreffenden Bahn gelöst, deren in jeder größeren Stadt mehrere in den belebtesten Stadtteilen vorhanden sind; überdies erhalten wir hier in zuvorkommendster Weise Auskunft über alle Verhältnisse, die sich auf die von uns zu benutzende Bahn, ihre Anschlüsse u. s. w. beziehen. Im Notfalle — aber nur dann, wenn man kein Gepäck mit sich führt — kann man sogar im Zuge selbst durch den Kondukteur sein Billet bekommen, das dann allerdings vielfach mit einem kleinen Aufschlag belastet ist. Doch ist es nicht ratsam, den Zug ohne Fahrkarte zu besteigen.

Kaum nötig habe ich zu erwähnen, daß jeder Bahnhof, auch der kleinsten Station, in einem geeigneten, wenn auch oft nur sehr beschränkten Raume die zum Betriebe erforderlichen telegraphischen Apparate hat, deren Benutzung auch dem Publikum ermöglicht ist. Ein Postamt finden wir in keinem amerikanischen Bahnhofe, dagegen fast stets ein Bureau einer sogenannten Expreßgesellschaft, die Packete, auf Verlangen auch schwere Kisten, ferner lebende Tiere, Menschenleichen, mit einem Worte Alles mit größter Sicherheit und möglichster Schnelligkeit befördert, was, wie z. B. Flüssigkeiten, feuergefährliche Gegenstände, Explosivstoffe und dergleichen die Post sich weigert anzunehmen. Ebenso fällt uns auf, daß die Räume zur Aufbewahrung und Expedierung des Gepäckes der Reisenden verhältnißmäßig weit größer sind als in Deutschland.

Nur die bedeutenderen amerikanischen Bahnhöfe haben nach deutscher Art gepflasterte oder mit Steinplatten belegte breite Perrons, zu denen hie und da der Zutritt einzig und allein gegen Vorzeigung der Fahrkarte gestattet ist. Doch muß dies als große Ausnahme bezeichnet werden; im Allgemeinen kennt man in Amerika kein strenges Abschließen des Perrons, den Jedermann nach Belieben betreten kann. An kleineren Stationen sind die — nach deutschen Begriffen oft unnötig langen — Perrons, ähnlich wie die in allen westlichen Städten anzutreffenden Bürgersteige (Trottoirs) aus Bohlen oder

Brettern errichtet, die jedoch nie der Länge, sondern stets der Breite nach befestigt werden. Es ist dies eine zwar sehr einfache, aber rasch herzustellende und ungemein reinliche Vorkehrung, die sich nur zuweilen, aber nicht einmal immer, bei ausbrechendem Feuer gefahrvoll erweist. Welch kolossale Mengen von Holz in den westlichen Städten diese Holzperrons und Holztrottoire und ihre Instandhaltung verschlingen, läßt sich kaum berechnen.

Das originellste Stationsgebäude Nordamerika's, das man wohl kaum als Bahnhof, aber auch nicht als eine Haltestelle bezeichnen kann, wie es deren natürlich gar manche giebt, die meistens aus einer mit einer Bank versehenen Bretterbude bestehen, habe ich zu Fork's Creek in Colorado angetroffen, einer in den Felsengebirgen (Rocky Mountains) an der schmalspurigen (enggeleisigen) Colorado-Centralbahn errichteten Station, von der aus ein Schienenstrang nach den hochgelegenen Goldminenstädten Black Hawk (7875 Fuß) und Central City (8300 Fuß) und ein anderer nach dem Badeorte Idaho Springs (7512 Fuß) und der Silberminenstadt Georgetown (8452 Fuß) führt. Da befanden sich im Juni 1880 — und ich glaube nicht, daß inzwischen eine Änderung eingetreten ist — in einem Raume, in welchem kaum vierzig Personen stehen konnten, in schönster Harmonie vereinigt:

1) Das Bureau einer Expreßgesellschaft.

2) Das Bureau der Western-Union-Telegraphen-Gesellschaft.

3) Der Billetschalter (ticket-office).

4) Eine „bar“, d. h. eine Art von Restauration, wo man Thee, Kaffee und Milch und allenfalls auch ein belegtes Butterbrot, Biskuits u. s. w. haben kann.

5) Das Wartezimmer für die Reisenden beiderlei Geschlechts.

Eine solche Ausnutzung des Raums dürfte doch wohl kaum auf einem Schiffe wieder zu finden sein. Freilich liegt die Station Fork's Creek in einer großartig-wilden Engschlucht (dem Clear Creek Canyon), und ein ordentlicher Bahnhof ließe sich hier nur unter bedeutenden Kosten und erheblichen Schwierigkeiten herstellen.

In den Restaurationen, die wir in allen größeren Bahnhöfen antreffen, ist das Speisezimmer (dining-room) vom Frühstückszimmer (lunch-room) getrennt; im ersteren sind vollständige Mahlzeiten, im letzteren nur kalte Gerichte und leichte Erfrischungen zu haben. Als ein von vielen Reisenden oft schmerzlich empfundener Übelstand ist zu verzeichnen, daß die amerikanischen Bahnhofs-Restaurationen, namentlich an kleinen Orten, im Allgemeinen nur Thee, Kaffee und Gebäck, aber keineswegs durchgängig spirituöse Getränke irgend einer Art, wie Bier, Wein, Liqueur u. s. w. verabreichen. Überhaupt führt namentlich im amerikanischen Westen die Schenk- oder Trinkstube (bar-room) eines Bahnhofs häufig gleichsam eine Art von geduldetem Dasein; meistens ist sie wie

ein Aschenbrödel in einem kleinen, dürftig eingerichteten, jedes Sitzes entbehrenden Raume untergebracht, der vielfach sogar ganz abseits vom Hauptgebäude errichtet ist. Östlich vom Missouri sind Sonntags alle Trinkstuben der Bahnhöfe geschlossen.

Wer das Bedürfnis empfindet, im heißen Sommer während einer staubigen, vom frühen Morgen bis zum späten Abend dauernden Eisenbahnfahrt sich hie und da mit einem Trunke zu erfrischen, der mache es, wie ich es auf meinen amerikanischen Reisen stets gethan habe, und versehe sich mit einigen Flaschen Bier oder Wein, die er vielleicht unterwegs, jedenfalls aber am Ankunftsorte Gelegenheit hat, neu füllen zu lassen. Nur in Kansas ist dies gegenwärtig nicht möglich, da in diesem Staate seit dem 1. Mai 1881 gegorene oder gebrannte Getränke irgend einer Art nur zu wissenschaftlichen und technischen Zwecken oder auf Grund einer ärztlichen Verordnung verabreicht werden dürfen. Doch kann meiner festen Überzeugung nach dieses unsinnige, die individuelle Freiheit auf das Höchste verletzende Temperenzgesetz weder in allen Teilen des Staates mit Strenge durchgeführt werden, noch während langer Zeit in Kraft bleiben.

Der Vollständigkeit halber muß noch erwähnt werden, daß in einigen Bahnhöfen, namentlich in solchen des amerikanischen Westens, Hotels vorhanden sind, deren eigentliche Bestimmung übrigens nicht sowohl darin besteht, Reisende zu beherbergen, als vielmehr den hier

stationierten Eisenbahnbeamten und ihren Familien eine sonst schwer zu findende Unterkunft zu gewähren. In solchen Bahnhofshotels, in denen keine spirituösen Getränke irgend einer Art verabreicht werden, kann ein Reisender niemals mit Sicherheit auf Aufnahme rechnen.

II.

Die Gepäckexpedierung.

Besteht unser Gepäck aus mehr als einer Handtasche und einigen anderen Kleinigkeiten, wie Decken und sonstigen Reise-Utensilien, so bringen wir es, sofern wir uns nicht eines sehr teueren Mietwagens bedienen, fast niemals selbst zum Bahnhofe, sondern lassen es von unserer Wohnung oder unserem Hotel durch eine Expreß- oder Transportgesellschaft (Transfer Company) abholen, die zwar Alles auf das Pünktlichste, aber nach deutschen Anschauungen nicht gerade billig besorgt. Denn während wir selbst für fünf, höchstens zehn Cents mit der Pferdeeisenbahn oder einem Omnibus (stage) zum Bahnhof fahren können, haben wir für jeden von der genannten Gesellschaft dahin beförderten Koffer mindestens fünfzig Cents, d. i. etwas mehr als zwei Mark, zu zahlen.

Das schwere Gepäck, das der Amerikaner auf Reisen mit sich zu führen gewohnt ist, setzt manchen neuen

Ankömmling in Erstaunen, mehr aber noch, in welch schneller und einfacher und dennoch ganz sicherer Weise es expediert wird. Die zeitraubende Arbeit des Wiegens findet nur in den verhältnismäßig seltenen Fällen statt, wenn der bloße Augenschein zeigt, daß der Reisende, der das Recht hat, Handgepäck von beliebiger Schwere in den Wagen mitzunehmen, ein beträchtliches Mehrgewicht als das erlaubte mit sich führt. Auf den Pacifischen Bahnen werden hundert Pfund (englisch) Freigepäck gestattet, auf den meisten anderen, namentlich den östlichen Bahnen, 150 Pfund, und wer ein Billet erster Klasse löst für San Francisco und im Anschluß daran zugleich für eine Fahrt in der Kajüte auf einem der Stillen Ocean-Dampfer, die von da nach China und Japan fahren, erhält sogar 250 Pfund Gepäck frei befördert.

Im Allgemeinen zahlt auf den östlichen Bahnen Jemand, der nur einen Koffer vorweist, auch wenn dieser mehr als anderthalb Centner schwer und von ungewöhnlicher Größe sein sollte, keine Überfracht. Man hat mir auf allen amerikanischen Bahnen stets einen großen Lederkoffer und einen anderen mittlerer Größe frei auf mein Billet befördert, obschon sie fast immer das zulässige Gewicht überschritten. Freilich, wenn eine Dame ihr Gepäck in zehn oder zwölf Nachtsäcke, Hutschachteln oder Reisetaschen verteilt und hierdurch aus einem sofort einleuchtenden Grunde den Bahnbediensteten

zehnmal größere Mühe verursacht, als wenn sie ihre Habseligkeiten in einen einzigen großen Koffer untergebracht hätte, dann muß sie sich nicht wundern, wenn es ungalanter Weise gewogen wird und sie die Überfrachttaxe zahlen muß, die im Osten ungleich billiger als im Westen ist. Ein sogenannter Saratoga-Koffer, den des Reisens kundige Damen mit Vorliebe benutzen, weil er mit möglichster Berücksichtigung ihrer Wünsche und Bedürfnisse eingerichtet ist, wird wohl immer frei befördert. Überdies wird in ganz Amerika für das Expedieren des Gepäckes kein Trinkgeld erwartet und daher auch von Niemanden verabreicht.

Selbstverständlich haben wir bei der Ablieferung unseres Gepäckes auch gleichzeitig das Eisenbahnbillet vorzuzeigen, das dann durchlocht wird, wodurch die Möglichkeit ausgeschlossen ist, es noch einmal Behufs Expedierung weiteren Gepäckes zu verwenden.

Niemals wird ein Gepäckstück durch Aufkleben eines mehr oder minder langen Papierzettels mittelst wohlduftenden Kleisters verschönert, sondern durch eine der Handhaben, von denen sich immer die eine oder andere an den Effekten des Reisenden, sogar an den Hutschachteln der Damen vorfindet, wird in höchst einfacher Weise ein 23 bis 25 Centimeter langer, mit einem Schlitze versehener Lederriemen hindurchgezogen, an dessen unteren Ende eine aus Messing gefertigte, mit dem Namen der Eisenbahngesellschaft, einer Nummer, Routenangabe und

dem Bestimmungsorte versehene Marke befestigt ist. Die gleiche Nummer auf einer Blechmarke, die bisher mittelst eines langen quadratischen Einschnitts lose an den Lederriemen gesteckt war, erhält nun der Reisende. So viele Gepäckstücke er vorweist, so viele solcher Marken, „checks“ genannt, werden ihm eingehändigt, die jedoch keine fortlaufenden, sondern ganz beliebige Nummern haben. Am Ankunftsorte hat er seine Marken wieder abzuliefern, die dann auf die zugehörigen Lederriemen gesteckt werden, später mit einem anderen Gepäckstücke wieder an den Ausgabe-Ort zurückgehen und beliebig oft wieder Verwendung finden können.

Selbstverständlich erfordert das Durchziehen der Marken, die von den deutschen Einwanderern „Bleche“ genannt werden, durch eine der Handhaben der Koffer und das Aushändigen der Kontrollnummern an die Reisenden viel weniger Zeit und weit geringeres Personal, als das bei uns bis jetzt übliche Wiegen, Aufkleben von Zetteln, Schreiben, Bestreuen und Abstempeln eines Gepäckscheins. Nur ist leider, namentlich auf kleinen, im fernen Westen gelegenen Stationen der Gepäckexpeditor (baggage-master) nicht immer gleich bei der Hand, und wir haben zuweilen geduldig fünfzehn bis zwanzig Minuten auf sein Erscheinen zu warten. Seine Leute erlangen durch immerwährende Übung eine geradezu fabelhafte Geschicklichkeit, an irgend einem Gepäckstücke eine Stelle zu entdecken, wo sie die Marke anbringen können; es ist

gerade, als wären sie mit „vierdimensionaler“ Begabung ausgestattet.

Daß zudem dieses Verfahren, so einfach es auch erscheint, ganz sicher ist, kann ich aus eigener Erfahrung bezeugen; denn während meiner ausgedehnten Reisen in Nordamerika ist niemals bei der Versendung meines Gepäckes, obschon es wiederholt aus fünf oder sechs Stück im Gesamtgewichte von vier Centnern bestand, der geringste Irrtum vorgekommen, wogegen ich auf deutschen Bahnen, des umständlichen und genauen Expedierungsverfahrens ungeachtet, im Laufe der Jahre zu meinem großen Verdruß mehr als einen zu verzeichnen habe. Die mir unangenehmsten Vorfälle dieser Art habe ich in meinem als Manuskript gedruckten, im Buchhandel zwar nicht erschienenen, aber vom Bureau der „Gesellschaft für Verbreitung von Volksbildung“ zu Berlin, W., Derfflingerstraße 20a, um 1 Mark 50 Pf. zu kaufenden Berichte geschildert, den ich im Sommer 1878 über meine bis dahin in 400 verschiedenen Orten Europa's und Nordamerika's gehaltenen tausend öffentlichen Vorträge erstattete.

Ist auch in ganz Nordamerika das bei der Gepäckbeförderung der Reisenden befolgte System durchaus dasselbe, so weisen doch die dabei in Anwendung kommenden Marken mehrfache Verschiedenheiten auf. Durch die liebenswürdige Vermittlung des Herrn Hermann Thier, des tüchtigen Geschäftsführers (business-manager)

der zu Cleveland in Ohio erscheinenden Zeitung „Der Wächter am Erie", hatte Herr Henry Schroeder von da, ein hochverdienter Geheimpolizist, der sich namentlich der deutschen Einwanderer stets auf das Kräftigste annimmt, ihre Interessen wahrt und im Laufe der Jahre gar Viele vor Betrug und Schwindeleien aller Art geschützt hat, die große, hiermit bestens verdankte Güte, mir im Mai 1880 die hauptsächlichsten, jetzt im Gebrauche befindlichen Marken im Original zu verschaffen. Als die beste Gepäckmarke, die nach und nach wohl alle anderen verdrängen wird, erachte ich jene, wie sie nunmehr fast allgemein die Pacifischen Bahnen (aber noch nicht durchweg die östlichen) verwenden. Sie ist wirklich höchst sinnreich konstruiert; mein mir vorliegendes Original ist von W. W. Wilcox in Chicago gefertigt. Diese mittelst eines Lederriemens an ein Gepäckstück zu hängende, mit einer Nummer versehene, an den Ecken abgerundete Marke besteht aus einer Messingplatte von 5½ Centimeter Höhe und 4½ Centimeter Breite, sodann aus einem schmalen, mit der Platte durch ein Gewinde verbundenen Messingrahmen von genau derselben Breite, aber nur 4¼ Centimeter Höhe, und überdies einem Karton weißen Papieres, das zwischen dem Rahmen und der Platte als Einlage kommt; jeder dieser Gegenstände hat einen bei richtiger Lage sich deckenden Einschnitt, durch den der sie dann alle fest zusammenhaltende Riemen hindurchgezogen wird. Die auf beiden Seiten zu be-

nutzende und nach Bedarf zu erneuernde Karton-Einlage zeigt vier Linien, denen je vorgedruckt ist: „From" (Cleveland) „To" (St. Louis) „Via" (C. & I. R. and I. & St.), d. h. Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis Railway and Indianapolis & St. Louis Railroad. Die in Klammern befindlichen Worte sind mit Bleistift auszufüllen. Die vierte, eines Vordrucks entbehrende Linie kann zu allenfallsigen Bemerkungen irgend einer Art verwendet werden.

Die Marken, die den Reisenden eingehändigt werden, sind nur 3⁷/₈ Centimeter hoch, 3¹/₄ Centimeter breit und decken, wenn an den Lederriemen gesteckt, gerade die Karton-Einlage zu. Als große Verbesserung dieser Marken muß bezeichnet werden, daß auf ihnen außer dem Namen der Bahngesellschaft nur eine Nummer, aber nicht auch, wie bei den meisten anderen Gepäckmarken, der Bestimmungsort eingraviert ist. Sollte daher der Reisende seine Marke verlieren — bei Damen kommt dies öfters vor, — so wäre sie doch für jeden Anderen, der nicht ganz genau weiß, für welchen Ort sie allein Gültigkeit hat, völlig wertlos. Ohne sichere Kenntnis dieses wichtigen Umstandes wird er sich hüten, das Gepäck zu reklamieren, weil, wenn er dies an einer unrichtigen Station thut, er seine sofortige Verhaftung zu gewärtigen hat. Denn die Bahnen üben in Betreff des von ihnen beförderten Passagiergepäckes sich und anderen Linien gegenüber, auf denen es übergeht, eine sehr einfache und

wirksame Kontrolle dadurch aus, daß die Nummer jedes einzelnen Gepäckstückes und sein Bestimmungs- respective Abgangsort unmittelbar beim Ein- und Ausladen aufgeschrieben wird. Natürlich muß mit größter Sorgfalt darauf geachtet werden, daß die den Reisenden eingehändigten Kontrollnummern mit den an den Koffern befestigten durchaus übereinstimmen. Dem Verlierer einer Gepäckmarke ist übrigens der Vorsicht halber zu raten, sofort dem Zugführer (conductor) seinen Verlust zu melden; das dann weiter einzuschlagende Verfahren wird nach allen Seiten wesentlich erleichtert, wenn die Nummern der Gepäckmarken bekannt sind, die ich stets gleich nach Empfang in mein Notizbuch einzutragen pflegte.

Fast alle westlich vom Missouri gelegenen Bahnen erheben Lagergeld für jedes Gepäckstück, das innerhalb 24 Stunden nach Ankunft nicht abgeholt wird; ihrem Beispiele werden aller Wahrscheinlichkeit nach in nicht zu ferner Zeit alle anderen amerikanischen Bahnen folgen, bei denen bis jetzt in Betreff der Aufbewahrung des Gepäckes eine zuweilen wirklich zu weit gehende Liberalität herrscht. So giebt es auch heute noch einige Bahnen in den östlichen Staaten, in deren Räumen man sein Gepäck kostenfrei ein volles Jahr lagern lassen kann! Erst nach Ablauf dieser Zeit erlischt die Verbindlichkeit der betreffenden Bahngesellschaft, die nun gesetzliche Eigentümerin dieses Gepäckes ist.

Wie auf amerikanischen Bahnen mit den Gegen-

ständen verfahren wird, die Reisende in den Wagen oder Bahnhöfen liegen lassen, oder richtiger gesagt, welche Schritte diese Behufs Wiedererlangung ihres Eigentums einschlagen sollen, bin ich leider nicht in der Lage auseinanderzusetzen, da ich während all meiner Reisen in den Vereinigten Staaten niemals etwas liegen gelassen habe. Nur dies eine weiß ich, daß die innerhalb eines Jahres nicht abgeholten Gegenstände der Bahn anheimfallen, die sie dann versteigern läßt.

III.

Der Eisenbahnzug.

Nachdem wir mit einer bei uns in Deutschland bis jetzt unbekannten Schnelligkeit unser Gepäck expediert haben — es wird leider nicht so zart behandelt wie bei uns, sondern beim Ein-, Um- und Ausladen oft furchtbar hin und her geworfen, — gilt es, da nun die Zeit der Abreise herannaht, uns in den Zug zu begeben.

In den Wartesälen wird die Abfahrt eines Zuges fast niemals gemeldet, oder, um es deutlicher zu sagen — es wird nicht abgerufen. Geschieht dies in größeren Stationen hie und da doch, so ist dies eine seltene Ausnahme, auf die man sich nie verlassen kann. Jedenfalls beschränkt es sich auf eine einmalige, vielfach gar nicht verständliche Ansage. Die Central-Pacificbahn hat an ihren größeren Stationen Glocken angebracht, mittelst deren durch einmaliges Läuten (das aber auch zuweilen vergessen wird) die Abfahrt des Zuges kundgegeben wird.

Es hat überhaupt den Anschein, als ob gerade die Pacifischen Bahnen am Ehesten geneigt wären, nach und nach die eine oder andere deutsche Einrichtung einzuführen.

So ein amerikanischer Eisenbahnzug mit seinen langen und hohen, in den späteren Abschnitten eingehend zu schildernden Wagen und seiner riesigen Maschine sieht weit imposanter aus als ein deutscher. Wo der Zug steht, den wir zu benutzen haben, müssen wir fast immer selbst herausfinden; nur zuweilen sind Bahnbedienstete da, die ihn uns anweisen, nur ausnahmsweise ist der Weg durch ein Gitterwerk so abgegrenzt, daß er uns direkt zu unserem Zuge führt. In kleinen Stationen ist es natürlich leicht, ihn aufzusuchen; aber an größeren Bahnhöfen, wo gar nicht selten innerhalb 15 bis 20 Minuten fünf bis sechs und noch mehr Züge abgehen oder einlaufen und neben- oder hintereinander aufgefahren sind, hat dies zuweilen seine kleinen Schwierigkeiten, wenngleich beinahe immer Tafeln mit großen, weithin sichtbaren Buchstaben die Bestimmung jedes Zuges angeben. Überdies erteilen uns in den bis zum Missouri sich erstreckenden Staaten gefällige Reisende vielmals die gewünschte Belehrung. Aber im fernen amerikanischen Westen, namentlich in Arizona und Neu-Mexico, wo die Sprache bis jetzt vielfach geradezu gesucht roh ist, wo man fast allgemein einen Mann, der älter als vierzig Jahre ist, „an old man“ und eine Dame, die die dreißig überschritten, „an old woman“ heißt — hätte die englische

Sprache Übersetzungen für die Ausdrücke „altes Eisen“ oder „alte Schachtel“, so würde man damit zweifelsohne Damen beehren, die über vierzig respective fünfzig Jahre alt sind, — ist es am Geratensten, sich niemals an einen uns unbekannten Mann mit der Bitte um Auskunft zu wenden. Denn auf zehn in artigster Weise gestellte Fragen erhalten wir sicher neunmal die in grobem Ton gegebene Antwort: „I dunno“ (d. h. „I don't know“), zu deutsch: „Ich weiß es nicht“.

Über drei oder vier oder selbst noch mehr Geleise hinwegsteigend, hie und da auf der beim Ein- und Ausgang jedes Wagens angebrachten Treppe über den Wagen eines uns den Weg versperrenden Zuges hinüberkletternd, meistens unter vielfachem Geläute der großen Glocken, von denen an jeder Lokomotive eine angebracht ist, kommen wir endlich an unser Ziel. Sollten wir es nicht erreichen, weil wir allenfalls unterwegs von einer sich plötzlich in Bewegung setzenden oder ankommenden Maschine überfahren wurden, so tragen wir hieran selbst die Schuld, da wir uns nach amerikanischen Anschauungen nicht vorsichtig genug benommen haben. Übrigens ereignen sich gerade in Bahnhöfen selbst Unglücke nur äußerst selten. Nirgendwo in Amerika giebt es zur Zeit die breiten unterirdischen, die Sicherheit der Reisenden wesentlich fördernden Gänge, wie sie in Deutschland immer mehr in Aufnahme kommen und vielfach bereits an Bahnhöfen, namentlich den bayerischen, vorhanden sind (Hannover,

Magdeburg, Nürnberg, Ingolstadt, Nördlingen, Schweinfurt-Oberndorf u. s. w.).

In Amerika wird unsere nicht immer ganz gefahrlose Wanderung zu unserem Zuge noch durch den Umstand erschwert, daß wir uns mit unserem Handgepäck selbst belasten müssen; denn nirgends beinahe ist ein von der Bahn angestellter Träger da, der es uns gegen ein Trinkgeld, und wenn dies noch so reichlich wäre, zum Zuge brächte. Nur ein „Grüner“, d. h. ein eben aus Europa Eingetroffener, der von amerikanischen Zuständen und Verhältnissen gar nichts kennt, wird so thöricht ein, es einem ihm völlig unbekannten Manne anzuvertrauen, der sich allenfalls — was jedoch immerhin sehr unwahrscheinlich ist — zu dieser Dienstleistung anbieten sollte.

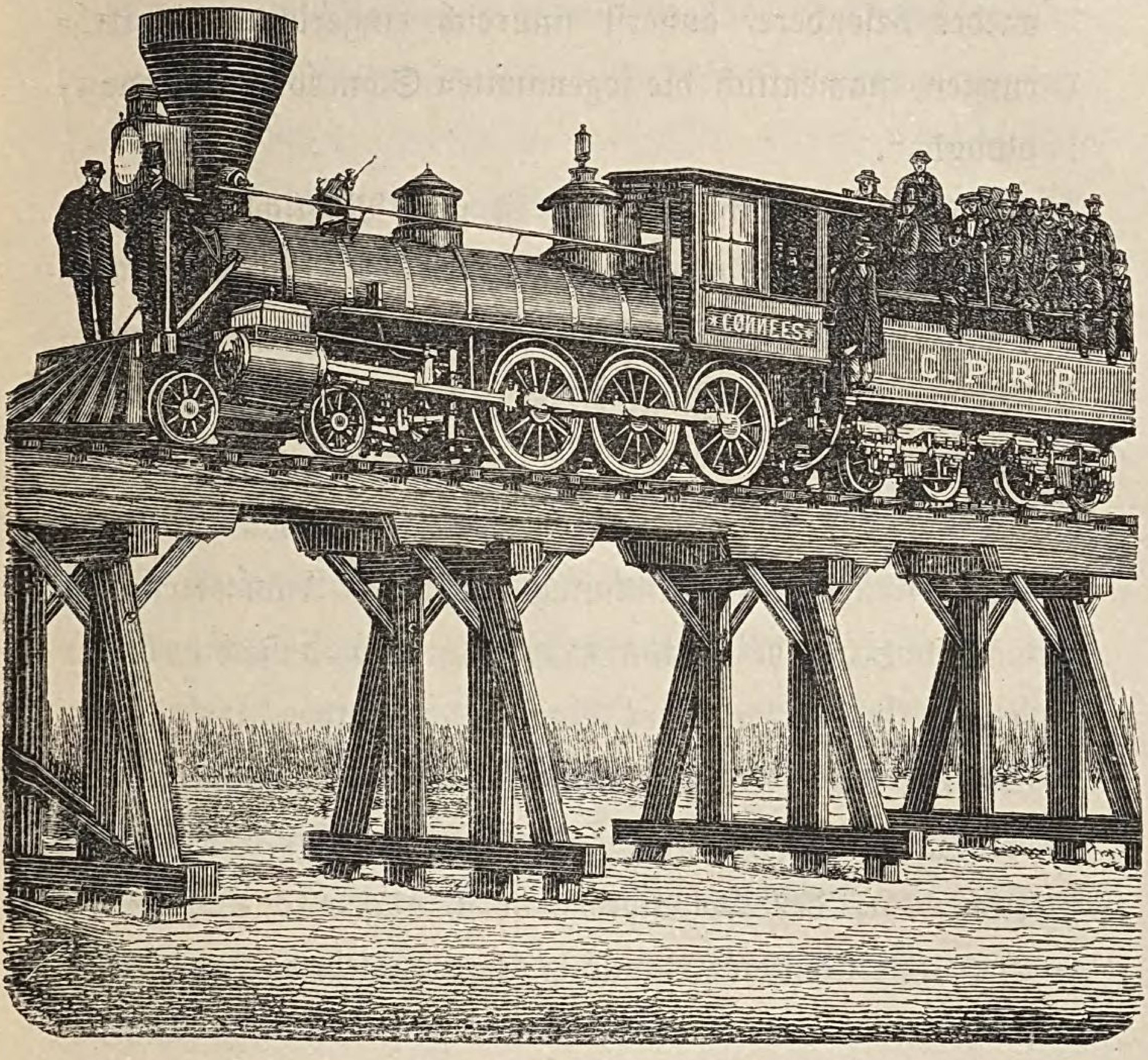
Wollen wir uns einen uns zusagenden Platz sichern — wir wählen ihn ganz nach Belieben selbst aus, — so können wir dies an jenen größeren Stationen, wo die Züge ihren Ausgangspunkt nehmen und wo daher der Andrang der Reisenden sehr erheblich ist, im Allgemeinen nur dann ermöglichen, wenn wir den Wagen bereits eine halbe, mindestens doch eine Viertelstunde vor der festgesetzten Abfahrt besteigen. Von Minute zu Minute kommen in immer größerer Zahl Reisende herbei; bald ist kein Platz mehr zu haben. Mit einem Male hören wir den lauten Ruf ertönen: „All aboard“; der Lokomotivführer setzt seine Glocke, und beim ersten Ton,

den sie erschallen läßt, den Zug in Bewegung; wer daher glaubt, ihn noch gefahrlos besteigen zu können, wenn er die Maschine läuten hört, befindet sich in einem Irrtum. Übrigens steht es ihm frei, den im Fahren begriffenen Zug zu besteigen oder von ihm abzuspringen; erleidet er hierbei ein Unglück, so hat er es sich natürlich selbst zuzuschreiben; daß sich diese so selten ereignen, ist staunenswert, wenn man weiß, daß täglich hunderte von Personen von den Zügen herunterspringen — sie während der Fahrt selbst zu besteigen, kommt minder häufig vor, — auch wenn die Geschwindigkeit noch eine ziemlich große ist. Ich habe manche Jungen gesehen, die sich in diesen keineswegs ganz ungefährlichen Sprüngen eine geradezu wunderbare Geschicklichkeit angeeignet haben.

Unser gelles, die Ohren beleidigendes, beim Abfahren ertönendes unsinniges Pfeifen, das in einem Amerikaner die Vermutung entstehen lassen muß, wir beschäftigten als Fahrpersonal nur halbtaube Leute, kennt man in Nordamerika nicht. Dort haben die Maschinen allerdings auch Dampfpfeifen, die jedoch nur tiefe und dumpfe, aber genügend weithin vernehmbare Töne von sich geben und nur während der Fahrt selbst hie und da benutzt werden, um gewisse, genau vorgeschriebene Signale zu geben.

Die amerikanischen Lokomotiven sind wahre Prachtwerke der Technik; sie sind ungleich größer als die bei uns gebräuchlichen. An jeder dieser riesigen Maschinen ist vorn eine aus dicken Holz- (nicht Eisen-) Stäben be-

stehende Vorrichtung angebracht, eine Art von Rechen, der etwa aussieht, wie die ausgespreizten Finger beider



Kuhfänger. Schutzdach.

Lokomotive auf Holzgerüst (trestle-work).

Hände, wenn man sie an den Fingerspitzen zusammenlegt, aber gegen den Ballen zu auseinanderhält. Dieser Rechen, „cow-catcher", d. i. der Kuhfänger genannt, beseitigt nicht zu schwere, auf den Schienen oder dem Bahnkörper liegende Gegenstände oft mit überraschender Leichtigkeit und trägt wesentlich zur Sicherheit des Zuges

bei. (Siehe Abbildung Seite 25.) Zum Schneeschaufeln dienen übrigens die Kuhfänger nicht; hiefür giebt es wieder besondere, äußerst sinnreich eingerichtete Vorkehrungen, namentlich die sogenannten Schneepflüge, „snowploughs“.

Für den Maschinenführer ist nach Möglichkeit gesorgt; eine Art von Glaspavillon, der sehr deutlich auf dem Bilde zu erkennen ist, schützt ihn wirksam vor Sonnenstrahlen, scharfer Zugluft oder sonstigen Unbilden des Wetters.

Auf den weiten westlichen Prairien, wo die Bahn zuweilen auf eine Entfernung von vielen Kilometern eine fast schnurgerade Richtung verfolgt, so daß die beiden Geleise zuletzt in ein einziges zusammen zu laufen scheinen, bietet wiederholt ein diese Gegenden durcheilender Zug ein interessantes Schauspiel dar. So ist das große, an der Lokomotive vorn angebrachte Licht — eine amerikanische Maschine hat verschieden von den unserigen nur eine mächtige Lampe (head-light genannt) — in finsterer Nacht bereits aus zwölf, ja selbst fünfzehn Kilometer Entfernung sichtbar. Einem feuerigen Sternenregen ähnlich wirft die Lokomotive eine Unzahl von Funken aus, die während der Dunkelheit an unserem Zuge vorübereilen und einen oft überraschend schönen Anblick gewähren. Plötzlich, noch wissen wir nicht warum, vermindert sich die Geschwindigkeit der Fahrt. Unsers Führers scharfes, auf weite Entfernungen geübtes, die

Finsternis sogar durchdringendes, auf Alles Acht gebendes Auge hat in der Nähe des Bahnkörpers Tiere entdeckt; zumeist sind es Rinder, Landleuten, oder, wie man dort sagt, Farmern gehörig, die längs der Bahn angesiedelt sind; zuweilen aber ist es auch Wild, herbeigelockt durch das von der großen Lokomotivlampe weithin strahlende Licht. Er läßt, um die Tiere zu verscheuchen, die an der Lokomotive angebrachte große Glocke laut, in der stillen Nacht weithin hörbar erschallen, oder die Dampfpfeife eine Reihe kurzer Töne rasch nach einander hervorstoßen. Helfen die Signale nichts, dann hält der Zug; einige Leute, zunächst Bahnbedienstete, an die sich aber auch neugierige Reisende anschließen, steigen nun aus und verjagen mit Stöcken, oder, wenn diese nicht rasch genug die gewünschte Wirkung erzielen, mittelst Revolverschüssen das Vieh. Bahnwärter sind nicht blos auf den westlichen Prairien, sie sind überhaupt überall in Amerika unbekannt; ihre Stelle vertreten, in einer Weise freilich, die unseren Ansprüchen nicht genügen würde, die längs den Bahnlinien beschäftigten Arbeiter.

Im Sommer 1880 lernte ich während meiner Fahrt durch Neu-Mexico auf der Atchison-, Topeka- und San Fe-Bahn eine mir neue, eigentümliche, aber sehr praktische Eisenbahn-Einrichtung kennen. Unser Zugpersonal hatte eine kleine elektrische Batterie bei sich und war im Stande, sie mitten im Freien, sowie der Zug zum Stehen gebracht war, zu gebrauchen; denn die Batterie konnte

an nahezu jeder Telegraphenstange befestigt werden, wodurch es ermöglicht war, telegraphisch mit der vor- oder rückwärts liegenden Station zu sprechen; mehr als einmal wurde die Batterie in Gebrauch genommen.

Widerfährt einem Zuge ein Unglück, wobei etwa gar Verwundete oder Tote zu beklagen sind, dann wird hierüber nicht, wie leider nur zu häufig in gleichem Falle von manchen Bahndirektionen in Europa, ein geheimnisvolles Schweigen beobachtet; ganz im Gegenteile — mit einer geradezu bewunderungswürdigen Schnelligkeit werden die Namen der Verunglückten und sämtliche auf den Unfall bezüglichen Einzelheiten durch den Telegraphen überall in den Vereinigten Staaten bekannt gemacht; größere Zeitungen schicken schleunigst ihre Berichterstatter, von denen die eingehendsten, von Tausenden mit Spannung erwarteten und geradezu gierig verschlungenen Darstellungen geliefert werden; aber nach kaum acht Tagen ist die ganze Sache vollständig der Vergessenheit anheimgefallen.

Was man auf deutschen Bahnzügen glücklicher Weise nicht kennt, kömmt hie und da — aber doch nur äußerst selten — auf amerikanischen vor; ich meine nämlich die Versuche, die unternommen werden, sie anzufallen und zu berauben. Insbesondere waren zur Zeit der Eröffnung der Pacificbahn (Mai 1869) und noch mehrere Jahre später die Besorgnisse groß, die man vielfach wegen ihrer Sicherheit hegte. Man dachte, daß die Züge

in den öden, überaus spärlich besiedelten Regionen, die sie vielfach zu durchfahren haben, aus einem Hinterhalte von den Indianern in Tunnels angegriffen (siehe Abbildung Seite 31) oder längs arglistig durchschnittener Brücken oder Viadukte herabstürzen würden; die wenigen Reisenden, denen etwa eine Rettung gelänge, wären unfehlbar dem Skalpmesser der Rothäute verfallen.

Alle diese Befürchtungen haben sich bis jetzt glücklicher Weise als grundlos erwiesen; der Zukunft kann man in dieser Hinsicht noch beruhigter entgegensehen. Denn merkwürdig in hohem Grade ist der Einfluß, den nach und nach die Bahnen auf das Zurückdrängen, ja selbst auf die Verscheuchung und Verjagung der Indianer äußern. Sei es, daß das schnaubende, funkensprühende Dampfroß ihnen einen unüberwindlichen Schrecken einflößt, sei es, daß sie die Ansicht hegen, dem rasch dahinbrausenden Zuge doch nichts anhaben zu können: genug, seitdem die nunmehr den fernen amerikanischen Westen durchziehenden großen Bahnen regelmäßig befahren werden, hat man nie mehr von einem Angriffe der Indianer auf dieselben gehört, wohl aber — es ist recht traurig, es sagen zu müssen — mehrmal bereits von Überfällen, die Weiße zu verschiedenen Zeiten auf Züge der Pacificbahn ausgeführt haben. Diese Menschen hatten es nicht auf die Plünderung der Reisenden abgesehen (was ihnen sicher auch nicht geglückt wäre, da stets eine erhebliche Anzahl derselben gut bewaffnet ist), sondern auf die

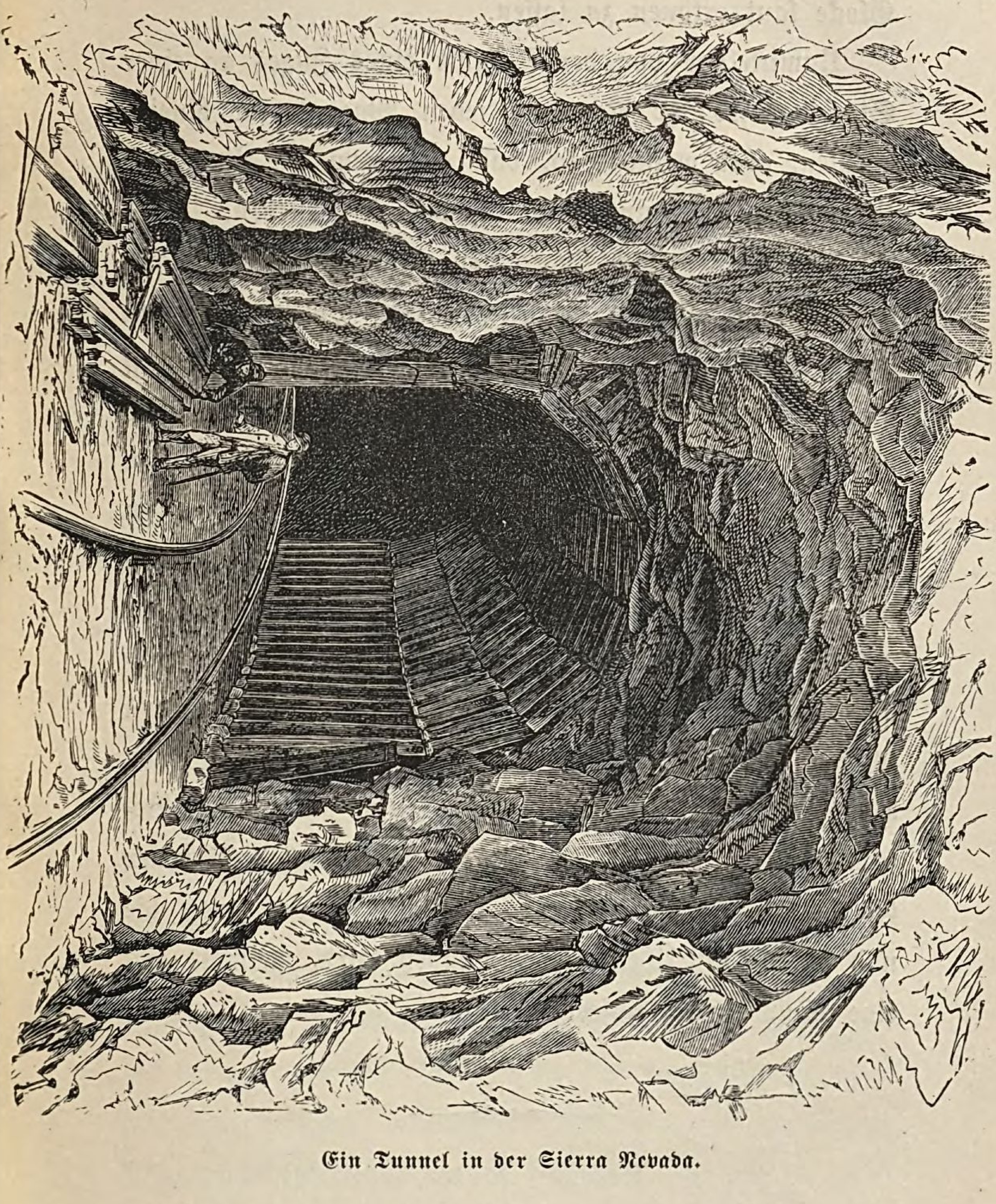
Beraubung des dem Zuge angehängten, einen wertvollen Inhalt mit sich führenden Postwagens, was den Schuften in Folge ihrer umfassenden Vorkehrungen leider auch jedesmal mehr oder minder geglückt ist.

Das Verfahren, das sie meistens anwandten, war folgendes. An einer kleinen Wasserstation, wo Nachts angehalten werden mußte, eilten sie, bisher im Finstern verborgen, gleichzeitig in zwei Parteien in den Postwagen und auf die Lokomotive, überwältigten die Beamten und den Lokomotivführer und zwangen letzteren, mit der unterdessen von einer dritten Partei abgehängten Lokomotive und dem Postwagen einige Kilometer langsam weiter zu fahren, so daß sie hinreichend Zeit hatten, unterdessen alles ihnen Wertvolle zusammenzuraffen. Waren sie mit der Plünderung fertig, dann ließen sie halten, sprangen herab und drohten Jeden zu erschießen, der es wagen würde, ihnen zu folgen. Die finstere Nacht begünstigte ihr Entweichen. Der letzte dieser Überfälle fand am 15. Juli 1881 statt.

Einfriedigungen längs des Bahnkörpers, der wie eine öffentliche Straße von Jedermann auf seine eigene Gefahr nach Belieben begangen werden darf und hie und da vielbegangene breite Fußpfade aufweist, giebt es in Nordamerika nicht.

Überschreitet die Bahn eine Straße im Niveau, dann ist auf ihr, sofern sie nicht durch eine Barriere abgeschlossen ist, was nur ganz ausnahmsweise vorkömmt,

an zwei hohen Pfählen quer ein breites Brett befestigt, das in großen Buchstaben die Worte enthält: „Look out for the engine“ (oder „locomotive“). Zuweilen



Ein Tunnel in der Sierra Nevada.

heißt es auch einfach nur: „Railroad-crossing“. Überdies hat der Lokomotivführer, noch ehe er an den Wegübergang kömmt, die auf seiner Maschine befindliche Glocke laut ertönen zu lassen.

Unmittelbar vor der Ankunft eines Zuges an einer Station wird ihr Name in jeden Wagen laut hineingerufen, aber meistens so, daß es einem der Bahnlinie Unkundigen ganz unmöglich ist, ihn zu verstehen.

Nähert sich der Zug einer größeren Stadt, dann betreten ihn an der vorhergehenden Station Agenten einer Expreßgesellschaft, die etwaige Aufträge in Betreff unseres Gepäckes entgegennehmen und besorgen. Wir händigen ihnen unsere Gepäckmarken ein und erhalten dafür entweder andere oder ein nach unseren Angaben mit Bleistift ausgefülltes Quittungsformular. Wir haben uns dann um unser Gepäck nicht weiter zu bekümmern und brauchen uns nicht am Bahnhofe wegen seiner Herausgabe mit den Gepäckträgern herumzuzanken, sondern können sofort einen Straßeneisenbahnwagen oder einen Hotelomnibus besteigen, der uns rasch an unseren Bestimmungsort bringt; dort finden wir dann auch unser Gepäck vor, — freilich nicht sogleich, sondern, was hie und da als ein Übelstand empfunden wird, meistens erst eine Stunde nach unserer Ankunft.

IV.

Die Fahrgeschwindigkeit auf amerikanischen und deutschen Bahnen.

In Deutschland sowohl als auch in Nordamerika ist fast allgemein, wie ich aus vielfachen, während meiner öffentlichen Vorträge gewonnenen Erfahrungen weiß, die Ansicht verbreitet, sogar in Kreisen, wo man dies nicht vermuten sollte, daß die amerikanischen Bahnen weit schneller als die deutschen fahren. Um endlich eine Sache klar zu legen, über die an mich wiederholt Fragen gerichtet wurden und über die größtenteils völlig irrige Vorstellungen herrschen, habe ich auf Grund amtlicher Fahrpläne in den nachstehenden drei Tabellen die Zeitdauer zusammengestellt, die amerikanische und deutsche Bahnen zur Zurücklegung größerer Strecken benötigen, und die hieraus für eine Stunde sich ergebende mittlere Fahrgeschwindigkeit berechnet. Da es dem Reisenden selbstverständlich nicht darauf ankömmt, zu wissen, wie

schnell überhaupt auf einer kleinen Strecke ausnahmsweise gefahren wird, sondern nur, wie viele Zeit er gebraucht, um von einem Orte zu einem anderen entfernt gelegenen mittelst der Eisenbahn zu kommen, so ist folgerichtig der durch Anhalten an Stationen entstehende Aufenthalt bei der Feststellung der Zeitdauer und Fahrgeschwindigkeit mit inbegriffen. Natürlich habe ich nur vielbenutzte Hauptrouten und die schnellsten auf ihnen fahrenden Züge ausgewählt, und überdies, um möglichst unparteiisch zu sein, die Hinfahrt sowohl als auch die Rückfahrt in Betracht gezogen, die sich in Zeitdauer bei keinem größere Strecken befahrenden Zuge völlig gleich bleiben, wie man etwa im Vorhinein glauben möchte. Auch habe ich, soweit wie möglich, danach gestrebt, Bahnen, die über hohe Gebirge führen und daher besondere Terrainschwierigkeiten zu überwinden haben, meinen Tabellen fern zu halten; völlig ausschließen konnte ich sie nicht.

Daß sich die von mir zusammengestellten Tabellen bedeutend erweitern oder anders gruppieren lassen, ist klar. Ein solches Verfahren würde zweifelsohne einerseits etwas geringere mittlere Werte der Fahrgeschwindigkeit als die von mir gefundenen für jede der drei Gruppen liefern, aber andererseits die Ergebnisse, die Jedem bei auch nur flüchtiger Betrachtung meiner Tabellen sofort in die Augen fallen, nicht im Mindesten ändern können. Die Thatsache steht fest und ist nicht

zu bestreiten oder wegzuleugnen, daß gegenwärtig die Fahrgeschwindigkeit auf den Schnellzügen aller amerikanischen Bahnen durchschnittlich eine geringere ist, als auf den deutschen, und daß die westlich vom Missouri gelegenen großen (pacifischen) Bahnen durchweg, auch auf den ihnen gar kein Hindernis bietenden Prairien mit einer Fahrgeschwindigkeit durchzogen werden, die erheblich geringer ist, als wir sie auf den östlich von diesem Flusse vorhandenen oder gar auf deutschen Bahnen antreffen. In dem weiten, westlich vom Missouri bis an das Stille Meer sich ausdehnenden Gebiete giebt es überhaupt nach deutschen Begriffen zur Zeit auf keiner Bahn einen Schnellzug. Zwar wird der eine oder andere Zug amtlich Expreßzug genannt, aber er ist in Wahrheit und Wirklichkeit nichts anderes als ein gewöhnlicher Post- oder Personenzug.

Daß hie und da einmal ein amerikanischer Eisenbahn-Präsident auf seiner eigenen Linie 90 englische Meilen in 100 Minuten oder sogar 100 englische Meilen in 90 Minuten zurücklegt, kann hier zwar erwähnt, aber nicht weiter in Betracht gezogen werden, da solche ausnahmsweise, immerhin ganz interessante Leistungen für das reisende Publikum nicht den mindesten praktischen Wert haben.

Zur Zeit erreicht kein regelmäßig in den Vereinigten Staaten von Amerika fahrender Zug auch nur annähernd die Schnelligkeit von 39,18 englischen Meilen = 63,05

Kilometern in der Stunde, wie in Deutschland der Zug von Berlin nach Köln. Wie ich gleich darlegen werde, bekundet die einer deutsch-amerikanischen Zeitung entnommene Notiz: „Es giebt nur wenige Eisenbahnzüge in Europa, die an Schnelligkeit den hiesigen Schnellzügen gleichkommen, noch wenigere aber, welche sie überflügeln", eine völlige Unkenntnis der thatsächlich bestehenden Verhältnisse. Im Jahre 1875 wurde zwischen New York und Chicago und anderen westlichen Städten eine Schnellpostfahrt „Fast Mail Train" in's Leben gerufen, die Briefschaften innerhalb 26 Stunden von New York nach Chicago und in derselben Zeit von da zurückbeförderte. Dieser Zug besteht meines Wissens nicht mehr; wenigstens finde ich ihn in dem im XII. Abschnitt eingehender geschilderten „Traveler's Official Guide" (Augustnummer 1880) nicht aufgeführt. Da er die auf dem kürzesten Wege zwischen New York und Chicago 899 englische Meilen = 1446,8 Kilometer betragende Strecke innerhalb 26 Stunden zurücklegte, so fuhr er durchschnittlich in der Stunde 34,577 englische Meilen oder 55,646 Kilometer, also erheblich langsamer als der oben erwähnte Schnellzug zwischen Berlin und Köln. Nur ein einziges Mal wurde in Amerika die Schnelligkeit des letztgenannten Zuges unbedeutend durch einen von den Herren Jarrett und Palmer mit großer Umsicht in's Werk gesetzten Extrazug übertroffen, der zur Zeit der Weltausstellung in Philadelphia am 1. Juni 1876 Morgens

von New York nach San Francisco abging und diese damals 3306 englische Meilen = 5320 Kilometer betragende Strecke in der kurzen Zeit von nur 84 Stunden befuhr, demnach also durchschnittlich in der Stunde 39,357 englische Meilen = 63,338 Kilometer zurücklegte. Diese Schnelligkeit erscheint einerseits um so überraschender, als mächtige Gebirge in Höhen von 7000, ja selbst mehr als 8200 Fuß überschritten werden mußten, wie die Felsengebirge und die Seite 38 abgebildete, etwas niedrigere Gebirgskette der Sierra Nevada, aber andererseits ist zu erwägen, daß der Zug während seiner langen Fahrt niemals Behufs Einnahme von Mahlzeiten den geringsten Aufenthalt zu nehmen brauchte, da er mit allen modernen amerikanischen, von mir in den Abschnitten VII und VIII geschilderten Einrichtungen (Schlaf-, Restaurations- oder Hotel- und Palast-Wagen) auf das Vortrefflichste ausgestattet war.

Denkt man sich, daß der seit Jahren täglich regelmäßig einmal von Berlin nach Köln fahrende Zug, den man gemeiniglich den „Jagdzug“ heißt, seine Schnelligkeit von 39,18 englischen Meilen = 63,05 Kilometern in der Stunde auch auf größere Entfernungen beibehielte, so würde er die obengenannte 5320 Kilometer lange Strecke zwischen New York und San Francisco innerhalb 84 Stunden 23 Minuten zurücklegen, — also nahezu ebenso rasch, wie der oben geschilderte, unter Aufwendung ganz besonderer Vorkehrungen einmal ausnahmsweise abgelassene Extrazug.



Die Sierra Nevada in Californien.

Die überschwenglichen, von der deutschen und englischen Presse Amerika's diesem durch seine Leistungen unbestreitbar höchst anerkennenswerten Extrazug gespendeten Lobpreisungen — ein Wochenblatt hat ihn sogar mit arger Übertreibung als „Blitz-Überlandzug" bezeichnet, — namentlich Phrasen, wie z. B. die wörtlich hier citierten: „In vierundachtzig Stunden von New York nach San Francisco, — es ist wie ein Märchen! .... Es liegt etwas Berauschendes darin, ein echter Centennial-Triumph, eine jener großen Civilisations-Rhapsodien, wie sie nur dieses junge Land kennt, und wie sie das alte Europa bis jetzt auch noch nicht zu träumen begonnen!" — haben in dem „alten Europa" vielfach ein durchaus berechtigtes Lächeln hervorgerufen.

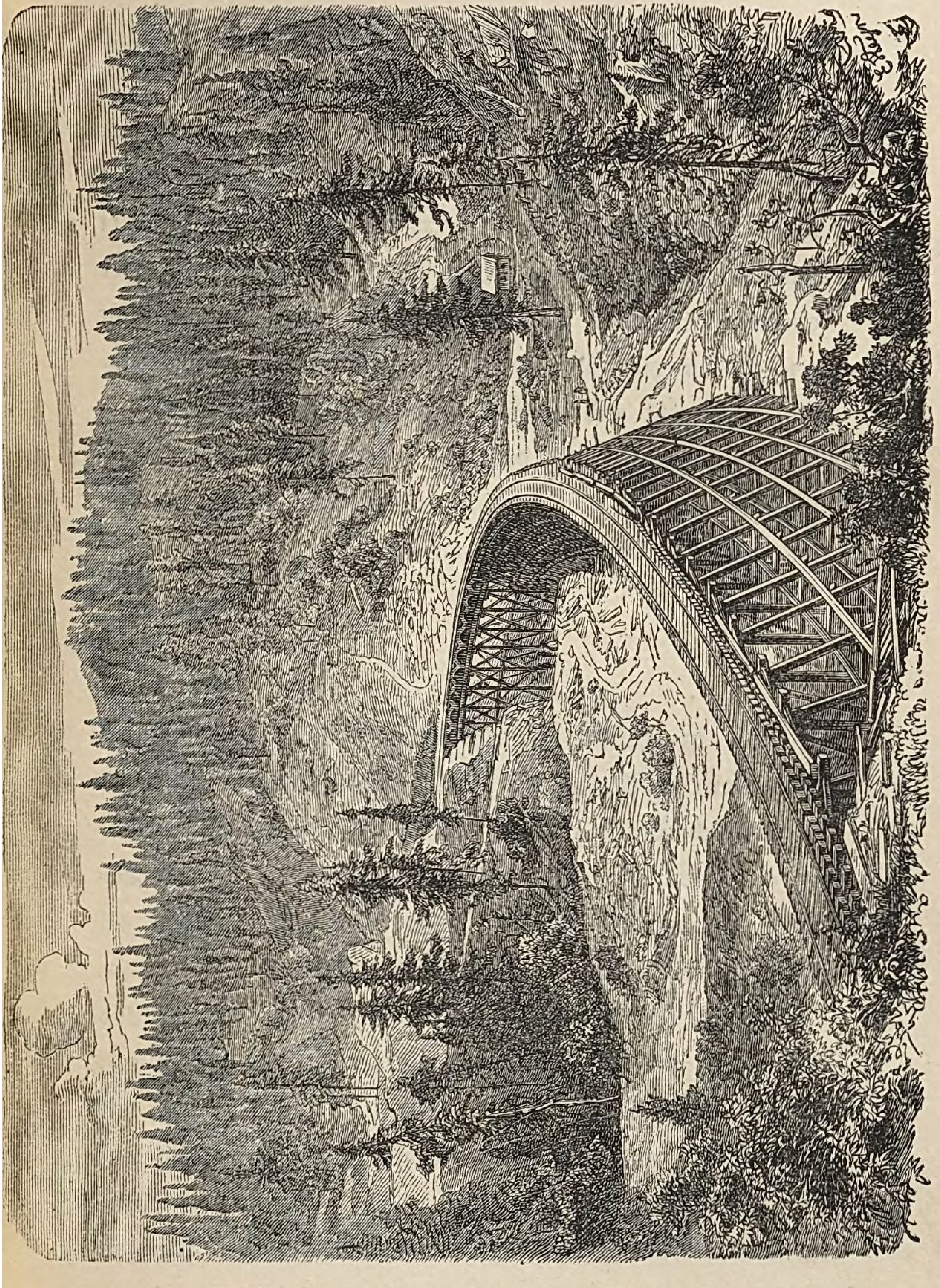
Gegenwärtig benötigt man für die Tour von New York nach San Francisco, obschon sie jetzt nur mehr 3258 englische Meilen oder 5243 Kilometer lang ist, sieben Tage und sieben Nächte! Dies zur geneigten Beachtung für alle Jene — und ihre Zahl ist in Nordamerika nicht unbedeutend und in Deutschland geradezu groß, — die bisher in dem Wahne befangen waren, daß man die weite Reise von New York nach San Francisco (oder umgekehrt) mit rasender Eile, in fliegender Hast, mit einer Schnelligkeit sonder Gleichen zurücklege. Freilich könnte die Pacificbahn nunmehr, ohne im Geringsten die Sicherheit ihrer zahlreichen Reisenden zu gefährden, ihre Schnelligkeit wesentlich er-

höhen und ganz gut statt in sieben Tagen und sieben Nächten in sechs Tagen und sechs Nächten von New York nach San Francisco fahren, wobei sie dann allerdings ihr Material weit mehr abnutzen würde, als sie es unter obwaltenden Verhältnissen thut. Denn gegenwärtig ist die Beschaffenheit des Baues dieser Bahn, der bei ihrer Eröffnung viele Mängel hatte und Manches, ja sogar Vieles zu wünschen übrig ließ*, ganz zufriedenstellend; er ist, wie ich glaube sagen zu können, ohne einem Widerspruche zu begegnen, im Ganzen und Großen so gut wie irgend einer der älteren Bahnen in den östlichen Staaten. Dies kann ich, der ich die Pacificbahn im Sommer 1880 zweimal ihrer ganzen Länge nach wiederum befahren habe, auf Grund eigener Anschauungen getrost behaupten. An die Stelle der früheren, meistens hölzernen Brücken sind nunmehr solide eiserne gekommen; alle Viadukte, deren es früher Stockwerk hohe, aus Holz und Balken zusammengefügte mehrere gab (siehe die sehr anschauliche Abbildung auf gegenüberstehender Seite), sind entweder zugeschüttet oder durch feste Erdwerke ersetzt.

Die Richtigkeit meiner obigen Behauptung, daß die Pacificbahn nunmehr in der Lage wäre, ihre Schnelligkeit wesentlich zu erhöhen, ergiebt sich noch aus folgender Thatsache, die wohl gar mancher Reisende Gelegenheit

---

* Siehe meine „Pacific-Eisenbahn“ (Verlag von E. H. Mayer zu Köln und Leipzig), SS. 77, 82—85 und 157.



Ehemaliger, nunmehr ausgefüllter Viadukt auf der Central-Pacificbahn.

hatte, zu beobachten. Auch jetzt noch kommen hie und da auf der genannten Bahn Verspätungen vor, aber wenn diese nicht mehr als zwei oder drei Stunden betragen, so ist es dem Lokomotivführer fast immer möglich, die verlorene Zeit auf vierhundert oder fünfhundert Kilometer Entfernung durch schnelleres Fahren wieder einzubringen, was in Deutschland bei Kurierzügen nicht angeht, da hier überhaupt die größtmögliche Schnelligkeit angestrebt und erreicht wird und es daher ein Ding der Unmöglichkeit ist, drei, ja nur zwei Stunden Verspätung auf eine Strecke von vierhundert oder fünfhundert Kilometern wieder einzufahren.

* * *

Die in Tabelle III (Seite 46) enthaltenen Daten sind dem in Berlin bei Julius Springer erscheinenden „Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, ausgegeben am 15. Mai 1881“, entnommen, die in Tabelle I dem „Traveler's Official Railway Guide“, 46 Bond Street, New York (Augustnummer 1880), die in Tabelle II für Atchison und Trinidad, Deming und Los Angeles (und retour) dem Fahrplan der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn (man spricht Ätschisen mit dem Accent auf dem „Ä“, Topika mit dem Accent auf dem „i“) vom 22. Mai 1881, alle anderen dem ebengenannten „Traveler's Official Guide“. Im Übrigen

sprechen die Tabellen so für sich selbst und sind wohl so deutlich und übersichtlich, daß sie einer weiteren Erklärung nicht bedürfen. Hätte ich auch englische, französische und belgische Eisenbahnen in das Bereich meiner Vergleichungen gezogen, so würden sich die Verhältnisse zweifelsohne noch ungünstiger für Nordamerika herausstellen.

Tabelle I.

Bahnlinien östlich vom Missouri.

Zwischen den Orten	Entfernung in Engl. Meilen.	Entfernung in Kilometern.	Zeitdauer. Stdn.	Zeitdauer. Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde. Engl. Meilen.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde. Kilometer.
New York und Buffalo	440	708,1	14	—	31,43	50,58
Buffalo und New York	440	708,1	13	50	31,82	51,20
New York und Pittsburg	444	714,5	15	30	28,65	46,10
Pittsburg und New York	444	714,5	15	10	29,27	47,11
Pittsburg und Indianapolis	381	613,2	14	10	26,89	43,28
Indianapolis und Pittsburg	381	613,2	13	50	27,55	44,33
Pittsburg und Chicago	468	753,2	18	30	25,30	40,71
Chicago und Pittsburg	468	753,2	17	40	26,49	42,63
Chicago und Council Bluffs	489	786,2	20	45	23,54	37,89
Council Bluffs und Chicago	489	786,2	20	55	23,35	37,58

Mittlere Fahrgeschwindigkeit in der Stunde: 27,429 englische Meilen = 44,141 Kilometer.

Tabelle II.

(Pacifische) Bahnlinien westlich vom Missouri.

Zwischen den Orten	Entfernung in		Zeitdauer.		Fahrgeschwindigkeit in der Stunde.	
	Engl. Meilen.	Kilometern.	Stdn.	Min.	Engl. Meilen.	Kilometer.
Kansas City und Denver	639	1028,3	31	35	20,23	32,56
Denver und Kansas City	639	1028,3	30	45	20,83	33,44
Atchison und Trinidad*	636	1024,3	30	50	20,63	33,23
Trinidad und Atchison*	636	1024,3	29	55	22,16	35,68
Deming und Los Angeles	715	1150,6	34	15	20,88	33,60
Los Angeles und Deming	715	1150,6	34	—	21,03	33,84
Omaha und Cheyenne	516	830,4	25	5	20,57	33,11
Cheyenne und Omaha	516	830,4	23	50	21,65	34,85
Ogden und Reno	589	947,9	26	50	21,95	35,33
Reno und Ogden	589	947,9	30	—	19,63	31,60

Mittlere Fahrgeschwindigkeit in der Stunde: 20,956 englische Meilen = 33,724 Kilometer.

* Die Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn, eine der jüngsten, aber bestgeleiteten Bahnen westlich vom Missouri, die diese Strecke durchzieht, hat seit 22. Mai 1881 ihre Schnelligkeit auf derselben nicht unwesentlich erhöht; denn laut ihrem Fahrplan vom 27. März 1881 fuhr sie zwischen Atchison und Trinidad 31 Stunden 20 Minuten oder 20,20 englische Meilen = 32,60 Kilometer und zwischen Trinidad und Atchison 31 Stunden 20 Minuten oder 20,30 englische Meilen = 32,69 Kilometer in der Stunde.

Tabelle III.

Deutsche Bahnlinien.

Zwischen den Orten	Entfernung in		Zeitdauer.		Fahrgeschwindigkeit in der Stunde.	
	Engl. Meilen.	Kilometern.	Stdn.	Min.	Engl. Meilen.	Kilometer.
Berlin und Köln	362,4	583,2	9	15	39,18	63,05
Köln und Berlin	362,4	583,2	10	—	36,24	58,32
Berlin und Aachen	407,8	656,3	11	54	34,27	55,15
Aachen und Berlin	407,8	656,3	13	35	30,03	48,33
Berlin und Eydtkuhnen	482,0	775,7	16	43	28,83	46,39
Eydtkuhnen und Berlin	482,0	775,7	15	48	30,51	49,10
Berlin und München	452,1	727,6	17	30	25,83	41,58
München und Berlin	452,1	727,6	17	10	26,33	42,38
Berlin und Trier	451,5	726,6	15	15	29,61	47,65
Trier und Berlin	451,5	726,6	14	55	30,26	48,70

Mittlere Fahrgeschwindigkeit in der Stunde: 31,109 englische Meilen = 50,065 Kilometer.

V.

Die Eisenbahnwagen.

Über die elegante Ausstattung der Eisenbahnwagen, die in Nordamerika „cars“ genannt werden, sowie über ihre gute Beleuchtung, die mittelst großer, von der Decke herabhängender Lampen bewerkstelligt wird, herrscht nur eine Stimme der Anerkennung. Nur sind die zur Unterbringung von Handgepäck angebrachten Vorrichtungen weit mangelhafter als in unseren deutschen Wagen. Es macht sich dies wiederholt um so unangenehmer für die Reisenden bemerkbar, als gar manche Bahnen laut Anschlag das Belegen leerer Sitzplätze mit Gepäckstücken ausdrücklich verbieten. Andererseits haben wir es jedoch durchaus nicht nötig, schweres Handgepäck mitzuführen, da es, wenn aufgegeben, meistens kostenfrei befördert wird. Übrigens läßt sich eine nicht zu große Reisetasche (Nachtsack), „a satchel“, wie sie der Amerikaner nennt, stets ohne Belästigung der Mitreisenden unter dem Sitze anbringen.

Die amerikanischen Eisenbahnwagen sind von jenen, deren wir uns in Norddeutschland bedienen, wesentlich verschieden. Sie sind weit länger als unsere Waggons, ungleich höher und haben, obschon man nunmehr auch in Amerika in gewisser Beziehung einen Unterschied der Klassen auf den Personen- und Schnellzügen kennt, was sich schon daraus ergiebt, daß der Wohlhabende einen Schlafwagen benutzen kann, der jedoch dem Unbemittelten zu teuer und überhaupt für mehrere Arten von Billeten unzugänglich ist, nirgends eine Zwischenteilung. Die in Deutschland nahezu allgemein verbreitete Ansicht, daß es in Amerika nur eine Eisenbahnklasse gebe, war vor zwanzig Jahren richtig — heute ist sie es nicht mehr.

Ein amerikanischer Eisenbahnwagen enthält im Allgemeinen 56 Sitzplätze für Erwachsene. Hat er auch einige Nachteile, die ich noch darlegen werde, so gewährt er doch einen unbestreitbaren Vorteil vor europäischen Wagen dadurch, daß in ihm ein Reisender vor einem räuberischen oder mörderischen Überfall, wie solche leider noch immer alljährlich hie und da in den mit Coupés ausgestatteten Wagen europäischer Züge vorkommen, weit gesicherter ist und sich auch mit mehr Erfolg gegen die Wutausbrüche eines Wahnsinnigen schützen kann. Ein solcher ereignete sich am 20. Juni 1881 auf einem Zuge der Hannibal- und St. Joseph-Eisenbahn, wo ein Irre plötzlich einen Revolver aus der Tasche nahm und auf einen ihm völlig unbekannten Reisenden rasch nacheinander

drei Schüsse abfeuerte. Gleichzeitig zog er mehrmal heftig an der sofort zu schildernden Leine; der Zug hielt an, und der dem Namen und Stand nach bekannte, bisher als harmlos erachtete Wahnsinnige sprang zur großen Befriedigung aller Reisenden herunter.

Noch auf einen weiteren Vorteil der amerikanischen Wagen möchte ich aufmerksam machen.

Eine an der Lokomotive an geeigneter Stelle angebrachte, mit der an ihr befindlichen Glocke in Verbindung stehende Leine, die von den Deutschen in Amerika nicht selten die „Glockenschnur" genannt wird, geht durch sämtliche Wagen eines Zuges hindurch; da sie in der Mitte des Wagens an langen, oft ganz geschmackvollen, eine Zierde bildenden eisernen Aufhängungen ruht, die, an dem erhöhten Mitteldache befestigt, so weit herabreichen, daß ein Erwachsener, sofern er aufrecht steht, mit Leichtigkeit zur Leine hinanlangen kann, so ist in jedem Momente nicht nur dem Kondukteur, sondern im Falle einer Gefahr auch jedem Reisenden die äußerst angenehme Möglichkeit geboten, sie tief herabzuziehen und hierdurch den Lokomotivführer zum schleunigen Halten des Zuges zu veranlassen. Daß die Leine, die beim Betreten eines Wagens sofort in die Augen fällt, ihren Dienst versage, ist bei ihrer einfachen und doch praktischen Einrichtung kaum möglich. Mehr als einmal habe ich gesehen, daß von ihr von dem Kondukteur mit dem zufriedenstellendsten Erfolge Gebrauch gemacht wurde, wenn

er nämlich einen Reisenden, der kein Billet hatte und auch kein Geld, es zu kaufen, mitten im Freien in höflichster Weise an die Luft beförderte; sowie er zweimal kräftig an der Leine gezogen hatte, wurde der Zug sofort zum Stehen gebracht.

Diese Leine ist unbedingt ein großer, geradezu unschätzbarer Vorzug, den die amerikanischen Züge gegen die unserigen voraus haben, wo die Leine von einem Reisenden, auch wenn er sich in einer lebensgefährlichen Lage befindet, entweder gar nicht oder nur mit äußerster Mühe, unter Umständlichkeiten verschiedenster Art, erreicht werden kann. Mir ist kein Fall bekannt, daß jemals in Nordamerika von Seiten des reisenden Publikums ein bewußter Mißbrauch mit der Leine getrieben worden wäre. Wenn sie, wie oben erzählt, ein Wahnsinniger ausnahmsweise benutzt, so kann dieser für seine Handlung wohl kaum zur Rechenschaft gezogen oder verantwortlich gemacht werden.

Als sehr praktisch haben sich ferner die jetzt fast auf allen amerikanischen Zügen vorhandenen Westinghouse'schen Luftbremsen bewährt, wie nicht minder die von der Eames Vacuum Brake Company zu New York, 15 Gold Street, gelieferten. Wenn richtig gestellt und eingerichtet — und daraufhin werden sie am Ausgangsorte des Zuges, sowie fast an jeder Speisestation geprüft, — ermöglichen sie es dem Lokomotivführer, durch das bloße Drehen einer Art von Kurbel zu jeder Zeit den ganzen Zug fast augen-

blicklich zum Stehen zu bringen. Doch ist der Vorsicht halber immer noch der eine oder andere Bremser (brakeman) vorhanden.

Die Achsen der amerikanischen Eisenbahnwagen sind beweglich, um namentlich während des Fahrens auf Kurven ihr Entgleisen zu verhüten. Die Räder werden in neuerer Zeit vielfach nicht aus Eisen, sondern aus Papier hergestellt; bestimmt weiß ich, daß die Passagierwagen der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn fast ausschließlich nur mit Papierrädern versehen sind.

Jeder Wagen hat an seinen Stirnseiten, oder deutlicher gesagt, vorne und hinten eine größere Plattform, von der eine breite, aus drei Stufen bestehende, mit einer starken Eisenstange versehene Treppe Behufs Ein- oder Aussteigens hinabführt. In den östlichen Staaten werden an größeren Stationen zur Bequemlichkeit der Reisenden hölzerne Tritte an diese Treppen hingeschoben; im Westen kennt man diese Aufmerksamkeit bis jetzt noch nicht, und da die unterste Stufe ziemlich weit vom Boden absteht, so haben hier betagte Herren und namentlich Damen jeglichen Alters beim Ein- und Aussteigen zuweilen kleine Schwierigkeiten zu überwinden.

Die je zwei Personen fassenden Sitzbänke, die ich allerdings selten nur so gut gepolstert fand, wie bei uns, sind in sehr vernünftiger Weise theoretisch so eingerichtet, daß man sie umlegen kann, um nach Belieben vor- oder rückwärts zu fahren. Doch steht dies in der Praxis

keineswegs ganz in unserem Belieben; namentlich im amerikanischen Westen sind in jedem zur Abreise bereit gehaltenen Zuge fast immer die Sitze so gerichtet und auch mittelst eines Schlüssels befestigt, daß wir genötigt sind, vorwärts zu fahren. Allerdings müßte es ein sehr mürrischer und ungefälliger, auf amerikanischen Bahnen glücklicher Weise äußerst selten anzutreffender Kondukteur sein, der nicht auf Verlangen stets bereit wäre, die Sitze unserem Wunsche gemäß zu stellen.

Die Sitzbänke wären vollkommen, wenn sie eine mindestens einen halben Fuß höhere Rücklehne, sowie feststehende, zur Anlehnung des Kopfes dienende kleine Seitenpolster hätten; in dieser Hinsicht sind die neuen württembergischen, die elsaß-lothringischen und einige auf der Rhein-Nahe- und etlichen anderen Bahnen laufenden, nach amerikanischem Muster gebauten Wagen, die sich unter allen deutschen vorteilhaft auszeichnen, entschieden besser.

Zwischen den Sitzen befindet sich, in der Mitte der Längsrichtung des Wagens, ein Gang, der es uns ermöglicht, nicht nur ohne Störung unserer Mitreisenden während der Fahrt unseren Platz zu wechseln, was namentlich die unruhigen, vielfach nervös aufgeregten Amerikaner häufig thuen, sondern auch, da die Wagen in einer Weise miteinander verkuppelt sind, daß ihre Plattformen eng anschließen, ohne alle Gefahr und Schwierigkeit, selbst während der Zug in größter Schnelligkeit dahinbraust, durch alle Wagen hindurch von einem Ende desselben

bis zu dem am anderen Ende vorhandenen Rauchwagen uns zu begeben; nur dürfen wir während unserer Wanderung nicht auf einer Plattform stehen bleiben, da dies laut einem nahezu in jedem Wagen aufgehängten Plakate streng verboten ist. In Folge des Rüttelns und Stoßens der Wagen gehört allerdings etwas Aufmerksamkeit und Vorsicht, aber keine Übung dazu, sich während der Fahrt im Gange zu bewegen; das Gehen ist etwas schwierig, aber es muß entweder ein bedauernswerter Halbgelähmter oder ein verknöcherter, in Amerika jedoch gar nicht zu findender Bureaukrat oder ein wahrer Tolpatsch sein, der während einer solchen Wanderung stürzt und sich etwa — was zuweilen vorkommen soll, von mir jedoch nie gesehen wurde — durch Anstoßen und Hinfallen an die mit Metallbeschlägen versehenen Sitzkanten mehr oder minder erheblich verletzt.

So angenehm einerseits für den Reisenden die amerikanische Art der Verkuppelung der Wagen ist, so gefährlich erweist sie sich andererseits dann, wenn ein Zusammenstoß zweier Züge stattfindet. In einem solchen Falle geht es häufig anders zu wie bei uns; da türmen sich die Wagen selten übereinander, da fallen sie auch keineswegs immer vom Geleise herab, sondern, wie man in Amerika sehr treffend sagt — sie teleskopieren meistenteils, — d. h. drei oder vier dieser je 55 bis 60 Fuß langen Wagen schieben sich in Folge des Stoßes mehr oder minder ineinander, ähnlich etwa wie die Auszugsrohre eines großen Teleskopes.

Die amerikanischen Eisenbahnwagen weisen ferner noch folgende Eigentümlichkeiten auf. So sind die Fenster nicht, wie bei uns, von oben nach unten herabzulassen, sondern sie werden umgekehrt von unten nach oben geschoben, können jedoch nicht vollständig bis ganz zur Höhe des sie umschließenden Rahmens, sondern nur bis zu etwa drei Viertel heraufgezogen werden. Verschieden von uns Deutschen liebt der Amerikaner während des Fahrens die Zugluft. In der warmen Jahreszeit stehen fast immer alle Fenster so weit wie nur möglich offen, so daß es oft vor Zug kaum auszuhalten ist, namentlich, wenn zufällig auch noch vom Kondukteur oder jemand Anderen die Thüre geöffnet wird. Vorschriften wie bei uns Behufs Schließung der Fenster bestehen nicht. Das Verursachen von Zugluft, die sicher für Manchen schon schwere rheumatische Schmerzen herbeiführte, ist um so unnötiger, als längs der Seiten der in den Wagen angebrachten erhöhten Mitteldächer schmale, aber lange Fenster angebracht sind, die geöffnet werden können und eine die Insassen nicht im Mindesten belästigende vortreffliche Ventilation herstellen.

Brennt auch in Amerika die Sonne im Hochsommer gar häufig noch heißer, als irgendwo in Deutschland, so sind doch die amerikanischen Wagen in Folge ihrer Höhe und ihrer Ventilationsvorrichtungen niemals so drückend warm, wie zuweilen die deutschen, auf deren Dächern sich bekanntlich, sowie sie eine Zeit lang den direkten

Sonnenstrahlen ausgesetzt sind, eine unerträgliche, auch in das Innere des Wagens eindringende Hitze sammelt.

Vorhänge sind nicht vorhanden; ihre Stelle vertreten hölzerne Jalousien, die auch insofern sehr praktisch sind, als sie doch einigermaßen vor den heißen Sonnenstrahlen schützen.

Daß die beiden in jedem Wagen vorhandenen Thüren nach innen aufgehen, erachte ich als eine Einrichtung, die sich nicht nur bei Entgleisung, sondern auch bei etwaiger Entstehung einer Panik in Folge eines kleinen Unfalls in hohem Grade gefährlich erweisen kann. Es wäre entschieden weit besser, wenn die Thüren zurückgeschoben werden könnten (wie in den Wagen der Straßeneisenbahnen), was ich jedoch während all meiner Fahrten in Nordamerika nur ein einziges Mal auf einer kleinen Bahn Pennsylvanien's gesehen habe.

Ein hohes und rundes, aus lackiertem Blech hergestelltes Gefäß, stets mit erfrischendem Eiswasser gefüllt, das Tag und Nacht zur beliebigen Verfügung steht, befindet sich in einer Ecke jedes Wagens; für das Abfließen des Wassers, das man zum Ausschwenken des an dem Gefäße mittelst eines eisernen Kettchens befestigten Bechers gebraucht, ist in trefflichster Weise gesorgt. Geradezu riesig sind die Mengen von Eiswasser, die im Sommer von den Reisenden getrunken werden. Eiswasser ist überhaupt dem Amerikaner kein Luxus, sondern ein Bedürfnis, und ist eben deshalb auch in den kleinsten

Städten des amerikanischen Westens fast immer zu haben.

Es gewährt noch überdies jeder Wagen durch einen an einer Ecke angebrachten eleganten Verschlag die äußerst angenehme Möglichkeit, sich jeden beliebigen Augenblick für längere oder kürzere Zeit den unberufenen Blicken der Neugier entziehen zu können. Dieser Verschlag, auf dem nahezu auf allen westlichen Bahnen „For Ladies“ angeschrieben steht, ist von der Central-Pacific mit dem sonderbaren Namen „Saloon“ ausgezeichnet, worunter man sonst in Amerika eine Schenk- oder Trinkstube versteht.

Bei kalter Witterung verbreiten zwei große, in jedem Wagen befindliche eiserne Öfen eine wohlthuende Wärme durch den weiten Raum. Übrigens werden sie nicht bloß im Winter geheizt, sondern vielmals ganz unnötiger Weise auch im Frühling, ja sogar im Hochsommer, falls es im fernen Westen zu dieser Jahreszeit irgendwie Abends kühl wird. Dies geschah z. B. am 30. Mai 1880 auf der Kansas-Pacificbahn, als wir uns Denver, der wunderschön 5143 Fuß über dem Meere gelegenen Hauptstadt Colorado's und hiermit den Felsengebirgen näherten, und wiederum in Neu-Mexico auf der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn am 24. Juni des gleichen Jahres; beide Male wäre Niemand erfroren, auch wenn nicht gefeuert worden wäre. „Es ist nur wegen der zarten Kinder,“ sagte man mir, als ich das Einheizen als unnötig

bezeichnete. Sogar in der Nacht vom 10. auf 11. Juli 1880 hatten wir auf der von der Union-Pacificbahn in den Felsengebirgen durchzogenen Strecke zwischen Rock Creek und Green River, wobei wir uns immer in Höhen von 6500 bis 7000 Fuß befanden, Feuerung in den Wagen, sowie auch zwischen 8. und 9. August 1880, als wir uns der 8242 Fuß hohen Station Sherman, der höchsten längs der ganzen Pacificbahn, näherten.

Da mehr als eine überaus traurige Erfahrung vorliegt, daß diese Öfen, wenn geheizt, bei Entgleisungen oder sonstigen Eisenbahnunfällen sich äußerst gefährlich erwiesen, weil sie umfielen und den Wagen und seine Insassen in Brand setzten, so ist wirklich nicht einzusehen, warum man nicht längst schon eine andere Beheizungsmethode der Wagen eingeführt hat, wie z. B. jene mit Dampf, die doch nahezu ebenso wirksam, aber weit gefahrloser als die Ofenheizung ist.

Hie und da steckt in einem an der Wagenwand angebrachten Kästchen eine meistens von der American Bible Society geschenkte Bibel, von der Jedermann Behufs seiner Erbauung einen beliebigen Gebrauch machen kann. Einen weniger erfreulichen Anblick — denn es erschien mir immer wie ein „memento mori“ — gewähren verschiedene Handwerkszeuge, wie eine starke Axt, eine große Säge, die geschickt in manchen (aber keineswegs in allen) Wagen mittelst Riemen und Nägel befestigt sind, aber so, daß sie leicht herabgenommen werden

können, und die sich bei eingetretenen Unglücksfällen mehr als einmal sehr nützlich erprobten.

In den Wagen fast aller Bahnen, die sich westlich vom Missouri ausdehnen, sind Plakate verschiedener Art zu finden. So werden wir darauf hingewiesen, daß das Schießen aus den Wagen gesetzlich verboten ist; dessenungeachtet wird noch immer lustig während der Fahrt von dem einen oder anderen der zahlreichen Reisenden auf die zuweilen in geringer Entfernung von der Bahn dahin eilenden Antilopen geschossen, was uns, den Mitreisenden, eine angenehme Unterhaltung und Zerstreuung verschafft und den niedlichen Tierchen niemals auch nur das Allermindeste schadet. Laut Gesetz des Territoriums Wyoming (sprich Waioming mit starker Betonung des „o“) vom 11. December 1879 ist das Schießen während der Fahrt durch dieses Gebiet bei einer Strafe verboten, die zwanzig Dollars nicht überschreiten soll; ein Rückfall (a second offence) wird mit Gefängnis bis zu sechzig Tagen geahndet.

Ein 'anderes Plakat warnt uns eindringlich davor, uns in ein Spiel mit uns unbekannten Personen einzulassen. „You are sure to be robbed“ — lautet in fetter Schrift gedruckt der Schluß dieser sehr vernünftigen und menschenfreundlichen Warnung, die jedoch leider noch immer gar Manche zu ihrem eigensten Schaden nicht beachten.

Die in diesem Abschnitt geschilderten Einrichtungen

finden sich auch in ganz gleicher Weise in den Wagen vor, die auf schmalspurigen oder enggeleisigen (narrow-gauge) Eisenbahnen fahren, wie wir deren namentlich in Colorado viele antreffen. Dieser Staat hat überhaupt zur Zeit das großartigste und ausgedehnteste schmalspurige Eisenbahnsystem der Vereinigten Staaten. Die auf schmalspurigen Bahnen benutzten Wagen, wenigstens solche neuester Konstruktion, sind so wenig von jenen verschieden, wie sie auf breitspurigen oder Normalgeleisen verwendet werden, daß man kaum einen Unterschied zu erkennen vermag.

VI.

Der Rauchwagen.

In jedem Zuge befindet sich ein Rauchwagen (smoking-car); er unterscheidet sich von den eben geschilderten, in denen das Rauchen auch bei etwaiger Abwesenheit von Damen streng verboten ist, nur durch eine etwas einfachere Ausstattung und spärlichere Beleuchtung. Auf allen Zügen ist er der erste zur Aufnahme der Reisenden bestimmte Wagen; es kann ihn daher Jeder, ohne viel zu fragen, sofort finden.

Die Reinlichkeit in diesen Rauchwagen, die gar Vieles zu wünschen übrig läßt und grell gegen das saubere Aussehen der anderen Wagen absticht, würde wesentlich gefördert werden, wenn Spucknäpfe (in Amerika „spittoons“ genannt) und Aschenbecher vorhanden wären, die sonderbar genug nirgends anzutreffen sind. So ist der Boden mit Tabaksjauche, Cigarrenasche und Stummeln, Pomeranzen-, Bananen-, Mandel- und Nußschalen nach

allen Richtungen hin bestreut. Auch wäre die Luft in den Rauchwagen entschieden vielfach besser, wenn die Cigarren und Pfeifen nicht allgemein durch Streichhölzer von einer Beschaffenheit in Brand gesteckt würden, wie wir solche in Deutschland vor etwa dreißig Jahren benutzten und wie sie allenfalls heute noch ausnahmsweise in abgelegenen deutschen Bauernhöfen oder Dorfwirtshäusern zu finden sind. Die vortrefflichen geruchlosen schwedischen Zündhölzer sind nämlich, was freilich unglaublich erscheint, geradezu in ganz Nordamerika unbekannt; ich habe sie echt nicht einmal in New York, wo sie freilich in irgend einem Laden doch zu haben sein müssen, sondern nur hie und da in San Francisco angetroffen; in letzterem Orte habe ich sie im August 1880 von der Firma Kruse & Euler, 209 Frontstreet, bezogen.

Allerdings giebt es in den Vereinigten Staaten die eine oder andere Fabrik, die geruchlose Zündhölzer verfertigt, aber eine ganz schlechte, geradezu unbrauchbare Waare liefert; in diese Kategorie müssen namentlich die Zündhölzer, „Three Noses“ genannt, verwiesen werden. Von dieser Sorte erhielten wir im Sommer 1880 um höchst anständigen Preis in einer unhandlichen, aus dünner Pappe hergestellten und daher wenig haltbaren Schachtel etwa zweihundert Stück, die sich nur an der hiefür bestimmten Reibfläche entzündeten; hatten wir jedoch dreißig oder vierzig angestrichen, dann konnten wir die übrigen wegwerfen, da sie an der nunmehr völlig

aufgebrauchten Zündfläche nicht mehr angingen. Auch die von den wohlhabenderen Amerikanern vielfach benutzten „parlor matches“ halten keinen Vergleich mit unseren deutschen Salonhölzern aus. Wachszündhölzer, die man überhaupt nur in größeren Städten bekommen kann, sind geradezu unerschwinglich teuer und, hiervon ganz abgesehen, auch deshalb nicht zu empfehlen, weil ihre Köpfe gar häufig abspringen.

Der Amerikaner im Allgemeinen, namentlich der im fernen Westen lebende, kennt kein Zündholzbüchschen; er steckt, wie dies vor Zeiten unsere biederen deutschen Bauern thaten, einige Zündhölzer des ordinärsten Fabrikats in die Westentasche und streicht sie mit besonderer Vorliebe an seinen Beinkleidern an, überdies gar nicht selten in höchst unästhetischer Weise. Auf der Reise findet er es ferner ebenso selbstverständlich, einen ihm völlig Unbekannten zu ersuchen, ihm ein paar Streichhölzer zu geben, wie wir an ihn auf der Straße die Bitte richten, an seiner brennenden Cigarre die unsere anstecken zu dürfen.

Zweifelsohne würden gar manche Brände in Nordamerika nicht entstehen und gar manche Vergiftungsversuche sich nicht ereignen, wenn die schwedischen Zündhölzer allgemein in Gebrauch wären; warum dies nicht geschieht, ist mir unverständlich; im Lande selbst hat mir Niemand auf wiederholtes Befragen meinerseits eine Aufklärung hierüber geben können. Wäre ich Chemiker, so

würde ich sofort irgendwo in Amerika eine schwedische Zündhölzerfabrik errichten und nur vorzügliche Waare liefern, die sich, wie alles Gute, nach und nach unbedingt Bahn brechen und mich zum reichen Mann machen müßte. In Beziehung auf Zündhölzer stehen die Vereinigten Staaten sonderbar genug auch heute noch auf dem Standpunkt, den Deutschland hierin vor drei oder vier Decennien einnahm. Mein Zündhölzer-Exkurs wird freilich manchem Amerikaner oder Deutsch-Amerikaner nicht gefallen und behagen; allein meine über diese Materie hier vorgebrachten Anschauungen können nicht widerlegt werden, da sie den leider gegenwärtig thatsächlich herrschenden Zuständen ganz genau entsprechen.

Die beiden vordersten (oder hintersten) Bänke des Rauchwagens sind während der Tagesstunden nicht für das reisende Publikum bestimmt — es ist nicht ratsam, hier einen Platz zu nehmen, da man ihn doch bald wieder verlassen muß, — sondern für einen meistenteils jungen Mann, den „News Agent" (auch Newsman genannt), der für ihre Benutzung der betreffenden Bahn eine Bauschalsumme zahlt und hier sein Hauptquartier aufschlägt. In zwei schweren, großen hölzernen Koffern führt der jeden Personen- oder Schnellzug begleitende News Agent eine große Auswahl der neuesten amerikanischen Romane, Zeitschriften, Novellen und Zeitungen mit sich. Aus bis jetzt mir unbekannten Gründen hat leider noch kein deutsch-amerikanischer Buchhändler mit dem News Agent oder

richtiger gesagt seinem Brotherrn — „Boß“, wie man ihn in Amerika nennen würde — ein Übereinkommen getroffen, das es ermöglichte, während Eisenbahnfahrten auch deutsche Zeitungen und deutsche Bücher zu erhalten.

Im amerikanischen Westen beschränkt sich jedoch der News Agent, „der fahrende Buchhändler“, der eine seine Beschäftigung anzeigende Mütze trägt, nicht ausschließlich auf den Verkauf geistiger Nahrung; er führt gar manche andere, teils nützliche, teils interessante Gegenstände mit sich, wie Kästchen oder Kreuze, die in Colorado aus Felsengebirgsgesteinen gefertigt werden; seine Koffer bergen nicht nur Cigarren und Kautabak, ferner Süßigkeiten (Candy), Früchte (Orangen, Äpfel, Feigen, Bananen, Mandeln, Nüsse, namentlich peanuts), sondern auch in Eis gekühltes Sodawasser, belegte Butterbrote (sandwiches), ja sogar Hosenträger und Plaidriemen. Dies Alles weiß er so nach und nach, ohne sich im Geringsten aufzudrängen, während der Fahrt den Insassen aller Wagen in gewinnender Weise zum Verkaufe anzubieten. Novellen, Broschüren, Bücher und illustrierte Werke verteilt er, läßt darin blättern und sammelt sie nach einiger Zeit wieder ein. Die Befürchtung, daß ihm vielleicht das eine oder andere Buch unterschlagen werde, hegt er nicht. Die Namen der Zeitungen, die er mit sich führt, ruft er aus.

Die News Agents sind durchweg sehr gewandte und gefällige junge Leute, deren Auftreten und Benehmen

wohl Niemanden irgendwie lästig wird. Obschon sie in ihren Preisen keineswegs billig sind, so machen sie dennoch meistens gute Geschäfte. Denn der Amerikaner liebt es, während der Fahrt zu lesen, und gar mancher Eisenbahnwagen sieht zuweilen wie ein Lesezimmer aus.

Gar nicht selten stoßen wir im Rauchwagen auf kleinere oder größere Gruppen von Einwanderern. Auch findet in ihm unter nötiger Bedeckung die Beförderung der Deserteure, Gefangenen oder Verbrecher statt, die entweder zur bevorstehenden Untersuchung geführt werden oder bereits verurteilt sind, in einem bestimmten Zuchthause ihre Strafe abzubüßen. Namentlich im Sommer 1880 habe ich wiederholt eine so unheimliche Gesellschaft angetroffen, einmal sogar eine solche, die aus zehn fürchterlich verwildert ausschauenden Individuen — wahren Galgenvögeln — bestand. Was das Unangenehme dieser Gestalten bedeutend erhöhte, war der Umstand, daß sie Alle mit schweren eisernen Ketten, Kugeln und anderem Geschmeide reichlich versehen waren, das man der Sicherheit halber bei gefährlichen Verbrechern in Anwendung zu bringen pflegt.

Vor mehreren Jahren wollte im fernen Westen mitten in der Nacht aus dem im vollen Fahren begriffenen Zug ein riesig starker Gefangener durch einen kühnen Sprung seinem Aufseher, den er, gleichwie alle im Rauchwagen befindlichen Personen in tiefem Schlafe versunken wähnte, rasch entfliehen. Doch dieser erwacht noch im entscheidenden

Momente, eilt dem Sträfling nach und erfaßt ihn mit kräftiger Hand. Es entspinnt sich nun ein heftiges Ringen zwischen den beiden Männern, das jedoch nur von kurzer Dauer ist; denn sowie der Aufseher mit lauter Stimme ruft: „Gentlemen, kommt mir zu Hülfe", sind im Nu fünfzehn Läufe der Revolver, die bisher in den Taschen der Mitreisenden verborgen waren, auf den Ausreißer gerichtet, der, die Nutzlosigkeit jedes weiteren Widerstandes einsehend, sich sofort ergiebt.

Überhaupt kömmt in den Rauchwagen gar Manches vor, was seinen Insassen nicht gerade angenehm ist. So wurde es zu meinem Erstaunen geduldet — und zwar auf einer östlichen Bahn, — daß ein Junge mit einem an einer langen Kette befestigten mittelgroßen Affen hereintrat, der sich sehr unmanierlich betrug, auf der durch den Wagen gehenden, Seite 49 bereits geschilderten Leine unter fürchterlichen Grimassen gymnastische Übungen von einer Art vornahm, daß ich jeden Augenblick befürchtete, die Glocke würde ertönen und der Zug zum Stehen gebracht werden, und bald dem einen, bald dem anderen Reisenden auf die Schultern sprang.

Rühmend muß ich noch erwähnen, daß das Vorkommen betrunkener Personen in den Rauchwagen, wie auch in allen anderen, zu den größten Seltenheiten gehört.

VII.

Der Schlafwagen.

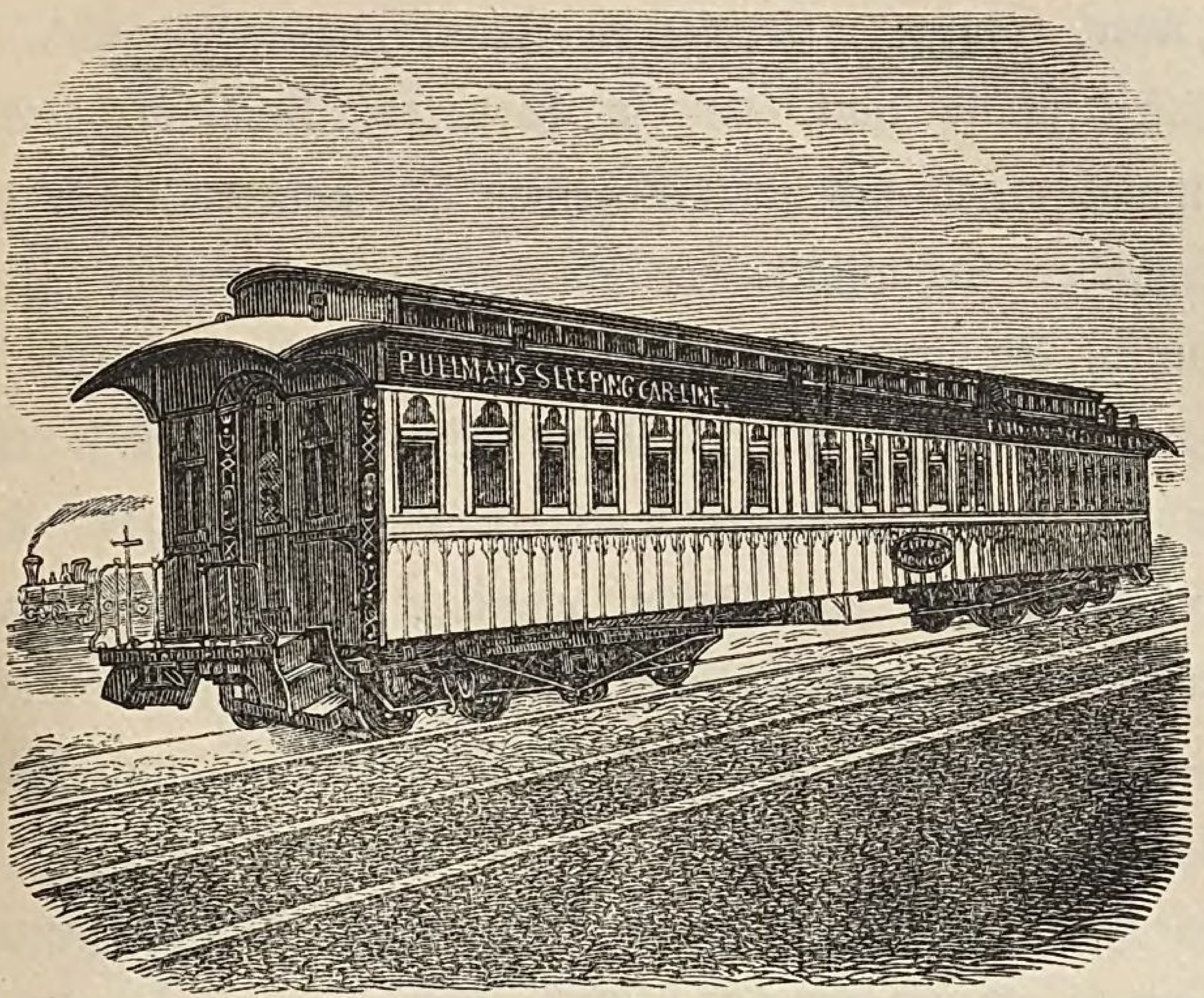
Jedem Personen- oder Schnellzuge, der größere Strecken zu durchfahren hat, wird je nach Bedürfnis einer oder auch mehrere Schlafwagen angehängt — „sleeping-cars“, im Westen vielfach kurzweg „sleepers“ genannt, — die, gleichviel, ob sie aus der George M. Pullman- oder einer anderen Werkstätte, wie Wagner oder Woodruff hervorgehen, durch eine kaum zu schildernde Pracht und Bequemlichkeit der Einrichtung sich auszeichnen. Ohne diese Schlafwagen, die alle wie Schiffe bestimmte Namen haben, wäre es sicher nur auf Kosten der Gesundheit möglich, die in Amerika oft viele Tage und Nächte in Anspruch nehmenden weiten Eisenbahnfahrten ohne alle und jegliche Unterbrechung zurückzulegen, was jetzt nicht bloß unternehmende Jungen, was sogar zarte Damen ohne alle Schwierigkeit vollbringen.

Die Schlafwagen sind in Amerika ungleich nötiger

als in Deutschland, wo sie nun auch seit einigen Jahren auf etlichen Hauptlinien eingeführt sind. In einem amerikanischen Schlafwagen, dessen Herstellung und Ausstattung 18,000 bis 20,000 Dollars kostet, können bequem vierzig bis fünfzig Personen in Betten schlafen, die so gut sind, wie in einem der besten Hotels. Erreicht etwa unser einen Schlafwagen mit sich führender Zug seine Bestimmung um vier oder fünf Uhr Morgens, dann sind wir keineswegs genötigt, sofort unser Lager zu verlassen, was wir selbstverständlich thuen müssen, wenn wir an einer mitten in der Route gelegenen Station aussteigen wollen; der Schlafwagen wird dann auf ein Seitengeleise geschoben und steht uns bis acht Uhr Morgens zur Verfügung. Umgekehrt können wir ihn an der Abgangsstation bereits um neun Uhr Abends besteigen, auch wenn unser Zug erst um Mitternacht oder noch später abfährt.

Während einer warmen oder schwülen Nacht, wie solche deren alle nordamerikanischen Staaten und Territorien im Hochsommer mehrere haben, kann ich die Benutzung eines Schlafwagens nicht empfehlen; bei solchen Vorkommnissen fand ich es in jedem anderen Wagen weit angenehmer und mir behaglicher.

Findet auch keine Trennung der Geschlechter im Schlafwagen statt, oder deutlicher gesagt, ist keine Abteilung desselben ausschließlich für Männer bestimmt, so ist er doch so eingerichtet, daß ihn anstandslos die feinfühligste Dame benutzen kann. Überhaupt kann eine Dame



Pullman'scher Schlafwagen.

völlig unbesorgt und ohne die mindeste Gefahr ganz allein auf den das weite Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika durchziehenden Eisenbahnen umherreisen; sie darf sich stets des Schutzes und Beistands aller ihrer Mitreisenden versichert halten.

Besonders ceremoniös geht es nun freilich weder in diesen Schlafwagen noch überhaupt in amerikanischen Eisenbahnwagen zu. Man kann manche drollige Geschichten erleben. Als einst in einem Schlafwagen zu noch früher Nachtstunde ein junges Ehepaar hinter den schweren Vorhängen verschwunden war, die, in schönen Falten von der Decke herabhängend, die Schlafenden vor den Blicken der Mitreisenden verhüllen, konnte man den Mann flüstern hören: „Mary, gieb mir einen Nachtkuß“.

„Aber, George“, lispelte die Frau, „das geht nicht, du küssest ja so laut, mit so hörbarem Geräusch.“ Auf einmal erhob sich aus einer an der anderen Seite befindlichen Schlafstätte der schneeweiße Kopf eines alten Herrn, der höchst ärgerlich ausrief: „Aber, Mary, so geben Sie doch Ihrem Mann einen Kuß, damit wir endlich Ruhe bekommen und einschlafen können!“ Ein Bravo erscholl von Seiten mancher Mitreisender, man hörte das von einem lauten Kuß hervorgebrachte Geräusch — und „Freude war in Troja's Hallen“ — und Ruhe und Friede zugleich.

Ich selbst habe es mir im Schlafwagen stets so bequem gemacht wie zu Hause. „Mein Herr, was thuen Sie,“ sagte einmal zu mir ein Amerikaner, als er dies sah. „Ich gehe zu Bett,“ erwiderte ich. „Aber wenn der Zug entgleist, wie sehen Sie dann aus?“ „Darauf lasse ich es ankommen,“ gab ich zur Antwort. „Good night, Sir.“

Wenn auch in den Schlafwagen die Betten wie in den Kajüten der Schiffe übereinander angebracht sind, so unterscheiden sie sich von den letzteren doch wesentlich dadurch, daß sie weit breiter (nämlich zweischläferig) sind und daß sie beliebig wieder in äußerst bequeme Sitze umgewandelt werden können. Die oberen Betten werden, wenn man sie nicht gebraucht, längs der Seitenwände in schiefer Richtung so geschickt befestigt, daß sie für den, der diese Einrichtung nicht kennt, vollständig verborgen bleiben. Den Boden, der überdies mit den unvermeid-

lichen Spucknäpfen (spittoons) reichlich geziert ist, bedecken prachtvolle Teppiche; an den Wänden sind überall äußerst geschmackvolle Vertäfelungen und Spiegel in Unmasse angebracht; gut schließende Doppelfenster und Jalousien verhindern wesentlich das Eindringen von Staub, Zugluft und lästigen Sonnenstrahlen, während durch eine ausgezeichnete Ventilation immer für frische, reine Luft gesorgt ist.

Handgepäck läßt sich in den Schlafwagen besser unterbringen, als in den anderen Eisenbahnwagen; überdies ist jeder Schlafwagenkondukteur gern bereit, es gegen eine kleine Vergütung in sicheren Verwahr zu nehmen.

Morgens beim Aufstehen ist Jedermann die Möglichkeit geboten, sich in den sehr praktisch und schön eingerichteten Toilettenräumen, die sich im Schlafwagen befinden, ordentlich zu waschen.

Der Mann (fast immer ein Farbiger), der die Betten herrichtet und bei Tage wieder entfernt, erhält hiefür, sowie für das Reinigen des Schuhwerks, das am Morgen vor unserem Schlafwagenbett so schön und gut geputzt dasteht, wie vor der Thüre unseres deutschen Gasthofszimmers — in amerikanischen Hotels ist es nicht Sitte, die Stiefel vor die Thüre zu stellen, — von jedem Reisenden eine Gratifikation von 25 bis 50 Cents.

Für ein zweischläfriges Bett, gleichviel, ob es sich unten oder oben befindet — lower or upper double berth — zahlt man dasselbe; es kann nach Belieben

von einer oder zwei Personen (Erwachsenen oder Kindern) benutzt werden. Doch kann man sich auch eine besondere Abteilung mieten, „eine Sektion", die zwei zweischläferige Betten enthält und stets genau doppelt so viel wie eine einzelne Berth kostet, und überdies häufig, aber doch nicht immer, einen größeren, selbstverständlich teuereren Raum, ein „Drawing Room", das gewöhnlich zwei zweischläferige und zwei einschläferige Betten enthält, zu ausschließlichem persönlichen Gebrauche herstellen lassen.

Im Allgemeinen zahlt man für ein Bett während einer einzelnen Nacht auf den östlichen Bahnen anderthalb und auf den Pacifischen Bahnen zwei Dollars, wobei jedoch die Benutzung des Schlafwagens während des Tages ausgeschlossen ist. Wer größere Touren ohne Unterbrechung zurücklegen will, mietet am Besten sofort für die ganze Länge derselben sein Bett; denn sonst setzt er sich vielfach der Gefahr aus, den Schlafwagen, wenn er ihn nämlich nur hie und da während einer Nacht benutzen will, vollständig besetzt zu finden.

Die Schlafwagenpreise auf einzelnen größeren Linien ergeben sich aus den nachstehenden Tabellen. Für die genannten Preise ist der Aufenthalt in den Schlafwagen auch bei Tage gestattet; die Betten werden dann mittelst einer sinnreichen Vorrichtung in äußerst bequeme Sitze umgewandelt.

Es kostet (in Dollars ausgedrückt, deren Wert 4 Mark 25 Pfennig ist) zwischen:

Orte und nähere Bezeichnung ihrer Lage.	Zwei-schläferiges Bett.	Drawing Room.
St. Louis in Missouri und Denver in Colorado	7	35
Desgl. und New York	5	—
Omaha in Nebraska und Cheyenne in Wyoming	4	15
Desgl. und Ogden in Utah	8	28
Ogden in Utah und San Francisco in Californien	6	24
Kansas City in Missouri und Pueblo in Colorado	5	10
Desgl. und Deming oder Albuquerque in Neu-Mexico	7	26
Deming in Neu-Mexico und San Francisco in Californien	7	28

Von Chicago aus sind nach den nachstehenden Orten die Schlafwagenpreise:

Orte und nähere Bezeichnung ihrer Lage.	Zweischläferiges Bett.	Drawing Room.
Albany in New York	4	14
Atchison in Kansas	3	10
Baltimore in Maryland	5	18
Buffalo in New York	3	10
Cheyenne in Wyoming	7	24
Cincinnati in Ohio	2	7
Cleveland in Ohio	2	7
Council Bluffs in Jowa	3	10
Denver in Colorado	8	28
Detroit in Michigan	2	7
Harrisburg in Pennsylvanien	4	14
Kansas City in Missouri	3	10
Leavenworth in Kansas	3	10
Louisville in Kentucky	2	7
New York in New York	5	18
Ogden in Utah	10½	38
Omaha in Nebraska	3	10
Philadelphia in Pennsylvanien	5	18
Pittsburg in Pennsylvanien	2½	9
Pueblo in Colorado	8	28
Rochester in New York	3	10
San Francisco in Californien	17	60
Syracuse in New York	4	14
Toledo in Ohio	2	7
Washington im Distrikt von Columbien	5	18

Seit Sommer 1880 ist von einigen größeren westlichen Bahnen die lobenswerte Einrichtung getroffen, die wohl noch manche andere nach und nach einführen werden, auch Einwanderern die Annehmlichkeiten eines Schlafwagens gegen den geringen Preis von 25 Cents (etwas mehr als eine Mark) für die Nacht zugänglich zu machen. Freilich sind diese Schlafwagen, deren Benutzung auf der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn gar nichts kostet, von höchst einfacher Beschaffenheit und nicht viel anders eingerichtet, wie auf den deutschen und englischen Oceandampfern die Kojen der Zwischendecksreisenden, die sich diese durch Mitbringen von Strohsäcken, Decken u. s. w. erst wohnlich umgestalten müssen.

VIII.

Salon-, Hotel- und andere Wagen.

Außer den Schlafwagen sind hie und da einzelnen Zügen Palastwagen — Palace oder Parlor-cars genannt — beigegeben, die gewöhnlich mit drehbaren oder auch nach rückwärts zu bewegenden (reclining) Fauteuils versehen und höchst elegant eingerichtet sind; auch diese führen, wie die Schlaf- und Hotelwagen, meistens besondere Namen.

Auf einigen wenigen östlichen Bahnen, mehrfach jedoch auf den Linien, die von Chicago nach dem Mississippi und Missouri fahren, finden wir Hotelwagen und — was nicht ganz genau dasselbe ist, wie man im Vorhinein glauben sollte — Restaurationswagen, „Dining-cars", auch „Dining- and Restaurant-cars" genannt.

Der Unterschied zwischen einem Hotel- und einem Restaurationswagen besteht darin, daß der erstere Nachts als Schlafwagen dient und erst dann, nachdem er am

frühen Morgen gehörig gelüftet, gereinigt und durch Aufstellen von Tischen für seine ferneren Zwecke eingerichtet worden ist, zum Auftragen der Speisen benutzt wird, wogegen ein Restaurationswagen ausschließlich nur zur Entgegennahme von Mahlzeiten verwendet wird, bei denen auch auf Wunsch spirituöse Getränke verabreicht werden. Man kann demnach im Restaurationswagen ein Frühstück weit früher erhalten, als im Hotelwagen, in welch letzterem wir überdies zu einer bestimmten Stunde aufstehen müssen und vor einer bestimmten Zeit nicht zu Bett gehen können, wie uns dies ein richtiger Schlafwagen gestattet.

In einem der ebenso praktisch eingerichteten wie luxuriös ausgestatteten Restaurationswagen können auf sauber und geschmackvoll gedeckten Tischen gleichzeitig vierzig Personen ebenso bequem speisen, wie in einem der feinsten Restaurants. Die Bedienung, die meistens Farbige besorgen, ist aufmerksam, rasch und gut, und läßt daher nichts zu wünschen übrig. Kein Kellner erwartet oder verlangt ein Trinkgeld. Das unleidliche deutsche und österreichische oder richtiger gesagt europäische Trinkgelderunwesen kennt man überhaupt in ganz Nordamerika nicht.

Wie groß in diesen Hotel- oder Restaurationswagen die Auswahl der Speisen und Getränke ist, zeigt nachstehende Speisekarte und Weinliste, die im Sommer 1880 auf der Chicago-, Rock Island- und Pacific-Eisenbahn

in Geltung war und hier in möglichst getreuer Nachbildung des Originals wiedergegeben ist. Ein Dollar = 100 Cents hatte damals (wie auch heute noch) den Wert von 4¼ Mark.

Breakfast and Supper.

BROILED AND FRIED.

Veal Cutlets, Plain or Breaded.
Beef Steak, Plain, with Mushrooms, with Tomato Sauce.
Breakfast Bacon   Mutton Chops, Plain or Breaded.
Calves Liver, with Salt Pork.
Sugar-Cured Ham.   Spring Chicken.

FISH.

Lake Whitefish.   Salt Mackerel.

MISCELLANEOUS.

Stewed Kidneys.   Fried Mush.   Codfish Balls.
Codfish with Cream.

COLD.

Beef.   Ham.   Tongue.   Sardines.
Corned Beef.   Pork and Beans.

EGGS.

Boiled.   Fried.   Scrambled.
Omelets, Plain, with Ham, with Herbs, with Cheese, with Tomatoes.

VEGETABLES.

Baked Potatoes.   Stewed Potatoes.   Fried Potatoes.
Sliced Tomatoes.

BREAD.

Vienna Bread.   Hot Rolls.   Hot Corn Bread.
Plain Toast.   Buttered Toast.   Milk Toast.
Oatmeal Porridge.

Golden and Maple Syrup.

Melons.   Blackberries.
English Breakfast Tea.   Black and Green Tea.
Iced Tea.   Coffee and Chocolate.   Iced Milk.

GUESTS WILL PLEASE EXERCISE PATIENCE, AS THE DISHES ARE COOKED AFTER THE ORDER IS GIVEN.

ALL MEALS SEVENTY-FIVE CTS.

A BOTTLE OF FINE FRENCH WINE

Is served, if desired, with each meal, for an additional 15 cents.

Wie es möglich ist, alle hier aufgezählten Speisen und Getränke mitzuführen, erscheint geradezu rätselhaft. Nicht minder ist es die im Restaurationswagen vorhandene

WINE LIST.

CHAMPAGNE.

Pommery Sec., - -	Qts.,	$ 3.50	Pts.,	$ 2.00
Roederer, Carte Blanche,	,,	3.50	,,	2.00
Mumm's Ex. Dry, - -	,,	3.50	,,	2.00
Cook's Imperial, -	,,	2.25	,,	1.25

CLARET.

Pontet Canet, - - -	Qts.,	$ 2.00	Pts.,	$ 1.25
St. Julien, - - - -	,,	1,50	,,	1.00
Medoc, - - - -				.30

BURGUNDY.

Chambertin, - - -	Qts.,	$ 3.00	Pts.,	$ 2.00
Pommard, - - -	,,	2.00	,,	1.25
Sauternes, - - - - -	,,	1.50	,,	1.00

SHERRY.

Duff Gordon - - -	Qts.,	$ 1.50	Hf. Pts.,	$ .75

RHINE.

Erbacher, - - - -	Qts.,	$ 1.75	Pts.,	$ 1.00
Niersteiner - - - - -	,,	1.25	,,	.75
Barsac, - - - - - -			Hf. Pts.,	.25

BRANDY.

Hennessey, - - - - - -	Per bottle,	$ 3.00
,, - - - - - -	,, flask,	1.00

WHISKY.

Twenty-Five Year Old Rye, - -	Per bottle	$ 3.00
Sour Mash, - - - - - -	,, ,,	1.50
,, ,, - - - - - -	,, flask,	.60
,, ,, Cocktails, - - -	,, ,,	.60
Gin Cocktails, - - - -	,, ,,	.60
Plain Gin, - - - - -	,, ,,	.60

Bass' Ale, - - - - - -	Per bottle,	.40
McEwan's Ale, - - - -	,, ,,	.40
Guinness' Stout, - - - - -	,, ,,	.40
Ginger Ale, - - - - - -	,, ,,	.25
Hathorn Water, - - - - -	,, ,,	.25
Apollinaris, - - - - - -	,, ,,	.25
Lager Beer, - - - - -	,, ,,	.15

CHOICEST BRANDS OF IMPORTED AND DOMESTIC CIGARS.

Küche, die durch äußerst sinnreiche Verwendung, Einteilung und Verwertung des Raums unsere Aufmerksamkeit in hohem Grade fesselt.

Auf den deutschen Eisenbahnen ist bis jetzt nur ein einziger Restaurations-Salonwagen zu finden, nämlich jener, der seit 1. Juli 1880 in die Tagesschnellzüge der Route Berlin-Weimar-Bebra (und umgekehrt) eingestellt ist; er erfreut sich allgemeiner Beliebtheit und ungeteilten Beifalls.

Übrigens giebt es zur Zeit wohl keine westlich vom Missouri gelegene Bahn, die regelmäßig bei ihren Zügen Restaurations- oder Hotelwagen mit sich führte. Es hat sich nämlich gezeigt, daß, wenn Jemand sechs oder sieben oder gar noch mehr Tage ununterbrochen fortreist, er sehr froh ist, dreimal täglich je auf fünfundzwanzig oder dreißig Minuten den Zug verlassen und bei dieser Gelegenheit seine Mahlzeiten in hohen und geräumigen, reinlichen und hellerleuchteten Speisesälen genießen zu können, wie sie nunmehr längs allen den fernen Westen durchziehenden Bahnen in geeigneten Zwischenräumen anzutreffen und im nächsten Abschnitte geschildert sind.

Außer den bisher beschriebenen Wagen ist jede größere amerikanische Bahn noch im Besitze verschiedener anderer, die jedoch nur bei außerordentlichen Anlässen in Gebrauch genommen werden, und die ich wohl am Anschaulichsten und Treffendsten charakterisiere, wenn ich sie als eine höchst sinnreiche Combination von Hotel-, Schlaf- und

Personenwagen bezeichne. Von außen sind sie selten so prunkvoll ausgestattet, wie die europäischen Salonwagen; auch die innere Einrichtung ist nicht immer sehr luxuriös, wohl aber stets höchst bequem. Denn ein solcher Wagen enthält für eine aus mehreren Personen bestehende Gesellschaft eine vollständige Hoteleinrichtung, nämlich Salon, Schlafzimmer, Küche mit Eisbehälter, sowie auch zwei euphemistisch „For Ladies“ bezeichnete elegante Verschläge. Da er nicht nur ausschließlich von Vergnügungsreisenden, sondern auch von Eisenbahndirektoren oder höheren Bahnbeamten benutzt wird, so befindet sich ferner in ihm ein großer, mit Schubladen und Fächern versehener Schreib- und Arbeitstisch und ein Büchergestell.

Einen solchen Wagen hatte ich Gelegenheit eingehender kennen zu lernen, als mich zu Davenport in Iowa ein glücklicher Zufall am Sonntag den 15. August 1880 mit den zwei liebenswürdigen Töchtern des hochverdienten Herrn Carl Schurz zusammentreffen ließ. Herr Schurz war damals Sekretär (Staatsminister) des Innern; gegenwärtig ist er Chefredakteur und in Gemeinschaft mit den Herren Horace White und E. L. Godkin Miteigentümer der in New York erscheinenden, früher von William Cullen Bryant geleiteten Zeitung „Evening Post“. Ich kannte die Damen, die, von Californien kommend, nach dem Osten fuhren, schon von früher her, und hatte die Ehre, eingeladen zu werden, in ihrem Salonwagen

mit ihnen und ihrer Reisegesellschaft gemeinsam bis nach Chicago zu fahren, bei welcher Gelegenheit ich einige sehr angenehme Stunden verlebte.

Gleichwie diese Salonwagen werden auch gewisse andere nur ausnahmsweise in Gebrauch genommen, wie die sogenannten Aussichtswagen, „Observation-cars“, die man eine Zeit lang auf der Central-Pacificbahn einstellte, um die Reisenden die wundervollen Aussichten genießen zu lassen, die sich während der einzig-schönen Fahrt über die prachtvolle, Seite 38 abgebildete Sierra Nevada Californien's früher in so reichlicher Menge boten, die aber nunmehr in Folge der Erbauung von ausgedehnten Schnee- und Lawinendächern (siehe Abbildung auf nächster Seite) in hohem Grade beeinträchtigt sind. Auch auf der Union-Pacificbahn liefen früher zuweilen diese Aussichtswagen auf der durch großartige Naturscenerien und Engschluchten (Canyons) ausgezeichneten Strecke zwischen Wasatch und Ogden in Utah.

In den ersten Jahren des Bestehens der Pacificbahn hat man wiederholt für eine größere, aus angesehenen Männern bestehende Reisegesellschaft eigene Züge hergerichtet, deren Wagen allen nur denkbaren Komfort aufwiesen. In dieser Hinsicht verdient namentlich der am 20. Mai 1870 zu Chicago mit großem Raffinement zusammengestellte Zug Erwähnung, der am genannten Tage nach Boston in Massachusetts fuhr, um bald darauf — am 23. Mai — den Gouverneur dieses Staates,

den Bürgermeister (Mayor) und eine Anzahl dortiger hervorragender und reicher Kaufleute nach San Francisco zu befördern. Dieser Zug enthielt nicht nur alle in



Ein Schneedach in Californien.

diesem und den vorhergehenden Abschnitten beschriebenen Arten von Wagen, sondern in diesen selbst waren noch gar manche sonst ungewohnte Annehmlichkeiten zu finden. Da gab es eine vollständige Barbier- und Frisierstube, Kartentische und verschiedene Spiele, wie Domino und

Schach; ein Piano fehlte ebenso wenig, wie eine auserlesene, auf die zu bereisenden Gegenden bezügliche Bibliothek. Sogar eine vollständige Druckerei war vorhanden, mit Setzkasten und Winkelhaken und einer allerliebsten Handpresse — Alles freilich nur in bescheidenem Umfange, aber doch ausreichend, während der Fahrt selbst täglich ein Blatt, das den Namen „Transcontinental“ führte, erscheinen zu lassen.

Alle Wagen, die selbstverständlich mit einander in Verbindung standen, waren mit Gas glänzend erleuchtet; Küche und Keller waren vortrefflich bestellt; nicht weniger als dreißig dienende Geister begleiteten den Zug.

Solchen Luxus können sich natürlich nur größere, aus sehr reichen Personen bestehende Gesellschaften erlauben. Aber selbst diese haben nach und nach gefunden, daß die eben geschilderten oder ähnliche Annehmlichkeiten im Grunde genommen doch nur Spielereien seien, von denen fast Niemand Gebrauch machte — und man hat sie daher alle aufgegeben. Dasselbe Schicksal dürfte früher oder später den seit Sommer 1881 auf einzelnen Bahnen laufenden Jagdwagen ereilen, der mit ganz besonderer Berücksichtigung der Sportsmen eingerichtet ist.

Als die Pacificbahn eröffnet wurde, glaubte man einen wesentlichen Fortschritt dadurch erzielen zu können, wenn man versuchte, die ganze Strecke von New York nach San Francisco oder umgekehrt ohne allen Wagenwechsel zurückzulegen. Aber dieses Experiment, das zum

ersten Male am 17. Juli 1869 gemacht wurde, als an diesem Tage ein Pullman'scher Schlafwagen von Sacramento direkt nach New York fuhr, und das auch später mehrere Male wiederholt wurde, hatte sich aus folgenden Gründen der Gunst nur Weniger zu erfreuen. Denn während der langen Fahrt war in die Wagen, ungeachtet ihrer ausgezeichneten Bauart, feiner Staub in nicht unbeträchtlicher Menge eingedrungen. Nicht minder lästig und unangenehm wurden mehr und mehr die zuweilen auf den Boden gefallenen Überreste von Speisen oder Früchten. Selbst bei vorsichtigster Benutzung des mit Trinkwasser angefüllten, in jedem Wagen befindlichen hohen Blechgefäßes war es nicht zu vermeiden, daß nach und nach der Boden in seiner Nähe feucht und naß wurde. Besonders die Rauchwagen gewannen allmählich durch eine Unmasse von Abfällen und Überbleibseln von Rauch- oder Kaumaterialien ein nichts weniger als appetitliches Aussehen; auch in den Schlafwagen erwies sich im Laufe der Zeit der Aufenthalt leicht begreiflicher Weise als unangenehm.

Die größten Entfernungen, die gegenwärtig in den Vereinigten Staaten von Amerika ohne Wagenwechsel nach jeder Richtung zurückgelegt werden, sind die folgenden:

Strecken.	Entfernung in	
	Engl. Meilen.	Kilometern.
Von San Francisco in Californien nach Deming in Neu-Mexico .... (Auf der Südpacificbahn von Californien und Arizona.)	1197	1926
Von Deming in Neu-Mexico nach Kansas City in Missouri.................. (Auf der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn.)	1149	1849
Von Omaha in Nebraska nach Ogden in Utah............................ (Auf der Union-Pacificbahn.)	1032	1661
Von Ogden in Utah nach San Francisco in Californien.................... (Auf der Central-Pacificbahn.)	834	1342

IX.

Die Speisestationen.

Auf allen größeren westlichen Bahnen — Kansas-Pacific, Union-Pacific, Central-Pacific, Atchison-, Topeka- und Santa Fe, Südpacific von Californien und Arizona, — sowie auf allen in Californien vorhandenen Bahnen sind nunmehr in geeigneten Zwischenräumen Speisestationen (Eating-houses) errichtet. Dreimal des Tages wird auf jeder dieser großen Bahnlinien ein Aufenthalt von zwanzig, meistenteils fünfundzwanzig bis dreißig Minuten gemacht, während dessen den Reisenden die Möglichkeit geboten ist, Mahlzeiten zu sich zu nehmen. In Folge der hierbei getroffenen äußerst praktischen Vorkehrungen genügt dieser scheinbar flüchtige Aufenthalt vollkommen, auch den stärksten Hunger zu befriedigen; während dieser kurzen Zeit habe ich stets weit gemütlicher essen können, als oft während eines Aufenthaltes von dreiviertel Stunden auf deutschen Bahnhöfen. Die

Vorrichtungen zum Essen sind auf den amerikanischen Bahnhöfen wesentlich, aber vorteilhaft von den deutschen verschieden.

Bereits fünfzehn bis zwanzig Minuten vor Ankunft des Zuges an der Station, wo gespeist werden soll, werden hievon durch den Kondukteur oder einen Bremser alle Reisenden durch lautes Ausrufen in Kenntnis gesetzt, wodurch der eine Zeit findet, seine etwas derangierte Toilette in Ordnung zu bringen, und der andere, Gegenstände, die er unterwegs benutzte, aber nicht zu Jedermanns Einsicht liegen lassen will, in seinen Handkoffer einzuschließen.

Sowie der Zug in den Bahnhof einfährt, wird uns das für die Einnahme der Mahlzeit bestimmte Lokal auf eine äußerst einfache Weise kundgegeben; ein Mann — meistens ein Neger, in Nevada und Californien gewöhnlich ein Chinese, — der vor dem Eingange steht, läutet entweder aus Leibeskräften eine große Glocke oder macht mit einem Tamtam ein nicht zu überhörendes Getöse. In der Nähe des Eingangs zum Speisesaale befinden sich recht gut ausgestattete Toilettenräume; sie bieten jedem Reisenden die Annehmlichkeit, für deren Benutzung er nicht das Geringste zu entrichten hat — auf deutschen Bahnhöfen kostet nach Umständen schon das bloße Betreten oder Anschauen eines Toilettenraums fünfzig Pfennig, — sich, ehe er zu Tische geht, von lästigem Staube durch gründliches Waschen zu reinigen.

Zur Zeit der Eröffnung der Pacificbahn — im Mai 1869 — sahen freilich diese Lokalitäten wesentlich anders aus, wie heute; denn damals gab es keine geschlossenen Räume, sondern auf langen, ganz einfach im Freien aufgestellten Holzbänken waren kunstlos eine Reihe blecherner, mit Wasser gefüllter Waschschüsseln nebst Seife und Handtüchern ausgebreitet; aus einem nahegelegenen Pumpbrunnen oder einer Cisterne hatten diejenigen, welche die Waschschüsseln schon besetzt vorfanden, sich später das ihnen nötige Wasser selbst zu holen. Praktisch war die ganze Einrichtung, aber im höchsten Grade primitiv, wogegen sie nunmehr praktisch, elegant und bequem zugleich ist.

Die zuerst in den Speisesaal Eintretenden nehmen, was in Amerika geradezu als selbstverständlich gilt, ihre Plätze nicht an den vordersten, sondern an den von der Eingangsthüre entferntesten Tischen; diese sind nicht nur mit einem äußerst sauberen Tuche gedeckt, sondern auch reichlich mit Speisen aller Art besetzt. Da finden wir Fische, Kotelette, Beefsteaks, Geflügel, Wildpret, mehrere Braten, verschiedene Sorten von Gemüse und Brot, sowie Mehlspeisen; im Sommer wird sogar frisches Obst gereicht. Freilich weiß gar mancher Reisende oft nicht genau, was er denn eigentlich mit so gutem Appetite verzehrt, da er in seinem bisherigen Leben wohl niemals Antilopen-, Wildenten- oder Wildgänsebraten oder Büffelzungen gekostet hat, und ihm keine Speisekarte über

diese für ihn seltenen Fleischsorten die nötige Aufklärung giebt.

Kannen mit Milch gefüllt, die, nebenbei bemerkt, überall im amerikanischen Westen vorzüglich ist, Zucker- und Butterdosen, sowie Pickles, verschiedene Saucen und Senftöpfe sind gleichfalls vorhanden. Vor jedem Gedeck ist eine Tasse hingestellt. Eiswasser fehlt ebenfalls nicht; im Sommer 1880 habe ich es nur ein einziges Mal bei dieser Gelegenheit nicht angetroffen, nämlich zu Stanwix in Arizona, wo es sogar — nunmehr ein äußerst seltener Fall — an Milch mangelte.

Daß hie und da — allerdings ganz ausnahmsweise — eine bereits Seite 65 geschilderte, im Rauchwagen beförderte wirkliche Verbrechergesellschaft mit ihren eisernen Ketten und Kugeln unter Begleitung und Aufsicht ihrer Wächter im Speisesaale auch einen Tisch einnimmt — man ist rücksichtsvoll genug, uns nicht zuzumuten, mit ihnen gemeinsam an einem und demselben Tische zu speisen, sondern ihnen einen eigenen zu reservieren, — kann uns natürlich nicht im Mindesten stören oder unseren Appetit irgendwie beeinträchtigen. Denn einerseits wissen wir, daß wir vor etwaigen thätlichen Angriffen dieser rohen Gesellen gesichert sind, andererseits haben wir zu bedenken, daß die Eisenbahnen überhaupt alle Rangunterschiede mehr oder minder ebenen und vollständig ausgleichen, und überdies befinden wir uns im fernen amerikanischen Westen.

Während nun Jeder, der an einem Tische Platz genommen, von den vorgesetzten, schmackhaft und gut zubereiteten Speisen je nach seiner Neigung auswählt und von denselben ganz nach Belieben viel oder wenig ißt und zugleich gegen seine Tischnachbaren eine fürsorgende Artigkeit und liebenswürdige Zuvorkommenheit an den Tag legt, die den feinsten deutschen Kavalier zieren würde, nähern sich Leute, die große mit Thee und Kaffee gefüllte Kannen in den Händen tragen, den Gästen und schenken ihnen ganz nach ihrem Wunsche eines dieser beiden Getränke ein. Auch Eisthee ist nunmehr fast überall zu haben, wie nicht minder ice-cream (Gefrorenes).

Welcher Luxus wird überhaupt heute in diesen Speisestationen im Vergleich zu früher entfaltet! Im Mai 1869 war zwischen Cheyenne in Wyoming und Elko in Nevada — eine Entfernung von 789,8 englische Meilen = 1271 Kilometern — Milch ein ebenso teuerer wie seltener Artikel, der jedoch heute auf nahezu allen Stationen in Überfluß und ausgezeichneter Qualität anzutreffen ist.

Spirituöse Getränke irgend einer Art werden während des Essens nicht verabreicht. Wer nach der Mahlzeit etwas trinken will, findet an manchen, aber keineswegs an allen Speisestationen oder richtiger gesagt in ihrer unmittelbaren Umgebung (siehe Seite 8) eine Trinkstube (bar), wo er nunmehr einen ganz guten Trunk Bier oder ein Gläschen Whiskey und in Californien vorzüg-

lichen Wein zu einem nicht zu teueren Preise, sowie auch Cigarren bekommen kann.

Ein Jeder, der sich in den Speisesaal begeben und an einem dort befindlichen Tische niedergelassen hat, zahlt, er mag viel oder wenig gegessen oder eine oder mehrere Tassen Thee oder Kaffee getrunken haben, dasselbe, und zwar für jede Mahlzeit, gleichviel, ob Frühstück, Mittag- oder Abendessen, einen Dollar = 4 Mark 25 Pfennig. Dies war im Sommer 1880 längs der ganzen Pacific-bahn der festgesetzte Preis; er ist es auch heute noch und wird es selbst fernerhin geraume Zeit bleiben. Nur drei Stationen habe ich damals gefunden, die eine Ausnahme machten, nämlich Colfax in Californien und Stanwix in Arizona, wo ich nur je 75 Cents, und Lathrop in Californien, wo ich für eine ganz vorzügliche Mahlzeit gar nur 50 Cents zu zahlen hatte.

Daß ein Frühstück ebensoviel kostet wie ein Mittagessen, ist durchaus in der Ordnung, da das erstere oft ebenso reichhaltig und mindestens ebenso gut ist wie das letztere. Überall in den Vereinigten Staaten wird nämlich in einer Weise substantiell gefrühstückt — und zwar unmittelbar nach dem Aufstehen, — die man selbst in England auch nicht annähernd kennt. Überhaupt unterscheiden sich die drei Mahlzeiten, die man in Nordamerika zur Ernährung und Gesundheit des Menschen täglich für nötig erachtet, westlich vom Missouri, namentlich bei den mittleren und unteren Ständen, fast gar nicht von ein-

ander, da es bei diesen zum Mittagessen, bei dem sie ebenfalls Thee oder Kaffee, aber selten nur spirituöse Getränke genießen, keineswegs allgemein Suppe giebt.

Selbstverständlich befinden sich nicht alle Reisenden in der Lage, täglich nur für Essen und Thee oder Kaffee drei Dollars = 12 Mark 75 Pfennig auszugeben; sie können sich jedoch, ohne Mangel zu leiden, ökonomischer einrichten. So hat sich zuweilen, freilich nicht immer, in der unmittelbaren Nähe der Bahnhofs-Speisestation — richtiger gesagt, ihr meistenteils gegenüber — ein Restaurateur niedergelassen; in einem sehr bescheidenen, aus Brettern errichteten Lokale, das gewöhnlich den stolzen Namen „Opposition dining-hall“ führt, verabreicht er Mahlzeiten, die fast ebenso gut wie im Bahnhofe, aber um ein Viertel, ja hie und da sogar um die Hälfte billiger sind. Zu Elko in Nevada hatten Chinesen ein solches Speisehaus errichtet, das sich im Sommer 1880 lebhaften Zuspruchs erfreute; auch ich habe daselbst zu meiner vollsten Zufriedenheit am 6. August genannten Jahres gespeist. Nebenbei bemerkt haben die chinesischen Aufwärter die Eigentümlichkeit, die Speisen stets in beschleunigter Gangart, geradezu laufend zu überbringen.

Manche, wenn auch ganz wohlhabende Personen erachten überhaupt, wenn sie sich auf der Reise befinden, zwei warme Mahlzeiten täglich für ihre Bedürfnisse ausreichend; sie begeben sich daher Abends nicht in den Speisesaal, sondern in das Seite 8 beschriebene lunch-room,

wo sie zu einer Tasse Thee oder Kaffee kaltes Fleisch und Butterbrot genießen, das sie hier entweder kaufen oder mitbringen. Denn gar Viele führen Proviant bei sich, den es jedoch nicht ratsam ist, offen im Wagen liegen zu lassen, da er, wie ich mit Bestimmtheit behaupten kann, im fernen amerikanischen Westen die eigentümliche Eigenschaft erwirbt, unberechtigte Liebhaber magisch anzulocken.

Als ich die Pacificbahn im Mai 1869 unmittelbar nach ihrer Eröffnung befuhr, hat sich in Beziehung auf ökonomische Einrichtung in einer allerliebsten Weise, die allgemeine Bewunderung erregte, eine Frau mit ihren drei Kindern benommen — das älteste, ein Mädchen, zählte etwa acht Jahre, — die von Chicago zu ihrem nahezu 2000 englische Meilen = 3220 Kilometer entfernten Manne reiste, nachdem dieser in den Minen wenigstens so erfolgreich gearbeitet hatte, daß er sich das Glück verschaffen konnte, sich nach mehrjähriger Trennung wieder mit den Seinigen zu vereinen. An gebratenem Fleisch und Geflügel, Brot und Zwieback, Thee und condensierter Milch, Süßigkeiten und Obst hatte sie Vorrat für fünf Tage; mit Bestecken, Tellern, Tassen und Tischzeug war sie ebenfalls hinreichend versehen. Mittelst einer kleinen Spirituslampe brachte sie das Wasser, das, wie bereits erwähnt, immer im Wagen vorhanden ist, zum Sieden und bereitete Thee. Auf den Sitzbänken hatte sie ein Tischtuch ausgebreitet und auf dasselbe die

Teller mit dem kalten Essen gestellt. Das Seidenpapier, in das der Proviant eingewickelt war, diente zum Reinigen der Teller und Bestecke, während die in jedem Wagen befindliche Urne das Wasser zum Ausspülen der Tassen lieferte.

Es war eine wirkliche Lust, diese Amerikanerin mit ihren wohlerzogenen Kindern zu sehen und zu beobachten, wie sie, ohne irgend Jemanden im Geringsten zu belästigen, in ebenso anmutiger wie praktischer Weise die vortrefflichen, in den amerikanischen Eisenbahnwagen vorhandenen Einrichtungen mit Ersparnis einer nicht unbeträchtlichen Geldsumme zu benutzen verstand.

Wie eigentümlicher Art waren oft die Lokale beschaffen, in denen ich im Mai 1869 meine Mahlzeiten einnahm, als ich damals die Pacificbahn eben zur Zeit ihrer Eröffnung als einer der ersten Deutschen bereiste! Sowie ich den (zur genannten Zeit bereits) schönen Bahnhof zu Laramie in Wyoming verlassen hatte, bestanden die Speiselokale meistenteils aus äußerst einfachen Zelthütten oder kunstlosen Bretterbuden, in denen die Stelle der Stühle rauhe, lange Holzbänke ohne alle Lehnen vertraten.

Wie ungemein hat sich dies inzwischen zum Vorteil geändert! Nunmehr sind mit Ausnahme einiger weniger in Neu-Mexico und Arizona gelegenen Stationen überall sehr schöne, hohe, luftige Speisesäle vorhanden, die Abends geradezu glänzend erleuchtet werden. Die Möbel sind

elegant, das Geschirr geschmackvoll; ja einige Säle sind sogar mit wertvollen und interessanten naturhistorischen Gegenständen mancherlei Art geschmückt, wie Hörnern, Geweihen, Fellen, reichen Silber- und Golderzen und verschiedenen Mineralien, oder an den Wänden hängen große, vortrefflich gelungene Photographien hervorragender Landschaften. Gar manche Gasthöfe ersten Ranges in mittleren deutschen Städten haben kaum so schöne Speisesäle, wie sie gegenwärtig mit wenigen Ausnahmen in den im fernen amerikanischen Westen befindlichen Eisenbahn-Speisestationen anzutreffen sind.

Hie und da vertritt allerdings auch heute noch provisorisch den Speisesaal ein ehemaliger, nunmehr ausrangierter Eisenbahnwagen, in dessen Längsrichtung man einen langen Tisch befestigt, nachdem man vorher die Sitzbänke entfernt hat; um den Tisch herum stehen natürlich Stühle.

Einen solchen auf einem Nebengeleise aufgefahrenen Speisesaal fand ich im Juni 1880 zu Las Vegas in Neu-Mexico, ein anderer ist seit März 1881 zu Deming in Neu-Mexico im Gebrauch, dem Vereinigungspunkte der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn mit der Südpacificbahn von Arizona. Doch werden zweifelsohne in nicht zu ferner Zeit diese zwar ganz praktischen, immerhin aber eigentümlichen Bahnwagen-Speisesäle durch andere, nämlich bessere ersetzt werden.

In dem durch seine furchtbare Hitze während der

Sommermonate berüchtigten Yuma in Arizona (früher häufig auch Arizona City genannt), einem kleinen, vorzugsweise von Mexikanern und Indianern bewohnten Orte, der dicht am linken (östlichen) Ufer des Coloradoflusses, da wo in ihn der Gila mündet, gegenüber dem in Südcalifornien gelegenen Fort Yuma erbaut ist, war im Sommer 1880 die Eßstation nicht am Bahnhofe selbst; die Reisenden hatten die Mahlzeiten in einem der beiden im Orte befindlichen Gasthöfe einzunehmen. Doch war dafür Sorge getragen, daß stets am Bahnhofe einige Wagen vorhanden waren, die uns in das merkwürdige Städtchen fuhren und uns von da rechtzeitig wieder an den Zug brachten. Nebenbei bemerkt ist der Coloradofluß von seiner Mündung in den Golf von Californien bis etwa achthundert Kilometer (bei hohem Wasserstande sogar tausend Kilometer) stromaufwärts schiffbar, und von Yuma gehen regelmäßig Dampfschiffe ab. Doch ist eine Fahrt auf diesem Strome ein sehr teuer erkauftes Vergnügen; denn selbst für kleine Entfernungen werden ganz riesige Preise verlangt.

Es muß durchaus anerkennend und rühmend hervorgehoben werden, daß die Direktionen der großen, den amerikanischen Westen durchziehenden Eisenbahnen umfassende und ganz zufriedenstellende Vorkehrungen zur Befriedigung der materiellen Bedürfnisse ihrer zahlreichen Reisenden getroffen haben, was in den bis jetzt vielfach

öden Gegenden, die von den Zügen durchfahren werden, keineswegs leicht zu bewerkstelligen ist.

Während wir unsere Mahlzeiten genießen, werden die Seite 50 eingehend beschriebenen Luftbremsen längs des ganzen Zuges probiert und unsere Wagen von Außen untersucht und im Innern möglichst gut gereinigt. Der Vollständigkeit halber will ich hier noch einschalten, daß die Westinghouse'schen Bremsen, die fast allgemein auf den großen Pacifischen Bahnen gebraucht werden, von der Westinghouse Air-brake Company zu Pittsburg in Pennsylvanien hergestellt werden.

X.

Die Kondukteure. — Billete.

Alle amerikanischen Eisenbahnen sehen sorgfältig darauf, daß die Bediensteten, die, wie namentlich die Kondukteure, direkt mit dem reisenden Publikum zu verkehren haben, schon durch ihre äußere Erscheinung, durch anständige und saubere Kleidung einen guten Eindruck hervorrufen und in jeder Hinsicht ihre Pflichten in zufriedenstellender Weise erfüllen. Die durch ihre Dienstmützen, auf denen die Charge angegeben ist, leicht erkennbaren Zugführer — Conductors genannt, — die mit besonderer Vorliebe dunkelblaue Kleider tragen, treten zwar mit großer Bestimmtheit und Entschiedenheit auf, benehmen sich aber artig und höflicg gegen die Reisenden, gleichviel, welchen Rang sie bekleiden oder welchem Stande sie angehören mögen, so daß aus deren Kreisen wohl äußerst selten Klagen über dieselben laut werden. Gerechtfertigten Wünschen von Seiten des Publikums wird so weit wie möglich rasch entsprochen.

Nirgends bin ich während meiner ausgedehnten Eisenbahnfahrten einem angeheiterten oder gar betrunkenen oder mürrischen und rohen Kondukteure begegnet, wohl aber habe ich gar manche diesem Stande Angehörige getroffen, die sehr gebildet waren und durch feine Manieren und gefälliges Benehmen den Anspruch erheben konnten, als vollendete Gentlemen behandelt zu werden.

Meistens sind die Kondukteure so beschäftigt, daß sie sich nur mit Widerstreben in Gespräche einlassen, die mit ihnen gern redelustige oder wißbegierige Reisende führen möchten. Jedenfalls ist jeder Versuch fruchtlos, von ihnen Auskunft über irgend ein Hotel des Ortes zu erhalten, wo der Reisende zu verweilen gedenkt; denn es ist ihnen, wie auch anderen Bahnbediensteten, z. B. den Bremsern (brakemen), streng verboten, hierüber die geringste Mitteilung zu machen oder auch nur eine Ansicht zu äußern. Kondukteure, die deutsch sprechen, sind selten anzutreffen; im Interesse der Einwanderer wäre zu wünschen, daß es mehr der deutschen Sprache mächtige Zugführer gäbe.

Auf den Pacifischen Bahnen ist es allgemein Sitte, daß die Kondukteure ihre Mahlzeiten in denselben Speisesälen wie die Reisenden genießen und an ihren Tischen Platz nehmen; dasselbe thut auch vielfach der Seite 63 geschilderte News Agent. Lokomotivführer, Bremser oder sonstige Bahnbedienstete habe ich nie im Speisesaale angetroffen.

Zuweilen haben namentlich im fernen Westen die Kondukteure rasch und selbständig ihre Entscheidungen in Fällen zu treffen, die so eigentümlicher und seltener Art sind, daß es unmöglich ist, hiefür eine bestimmte Instruktion zu geben. Überhaupt wird dem amerikanischen Kondukteur, und zwar mit vollem Rechte, ein weiter Spielraum für seine Handlungen eingeräumt; er kann, wenn ein ungewöhnlicher, nicht vorhergesehener Fall eintritt, wie der Kapitän eines großen Oceandampfers so zu sagen „im Übrigen thuen und lassen und anordnen, was er will." Das folgende Beispiel wird dies klar legen.

Als Ende Mai 1869, wenige Wochen nach Eröffnung der Pacificbahn, der Zug zu North Platte City in Nebraska Behufs Einnahme des Frühstücks einen Aufenthalt von einer halben Stunde hatte, wurde ein in demselben mit einem etwa anderthalbjährigen Kinde fahrendes Ehepaar von einer befreundeten Familie abgeholt und eingeladen, in ihrem unweit des Bahnhofs gelegenen Hause das Frühstück einzunehmen; das Kind ließ man, da es schlief, im Wagen zurück.

Als nun der Zug abgefahren war und der Kondukteur durch die Wagen hindurchging, sah er das schlafende Kind und frug, wem es gehöre? „I guess" — ich vermute oder ich denke, — erwiderte ein Reisender, „dem Mann und der Frau, die in North Platte City zurückgeblieben sind, obschon sie, wie ich bestimmt weiß, ohne allen Aufenthalt bis San Francisco fahren wollten."

Was war zu thuen? Der Kondukteur, der ein menschliches Rühren fühlte, eilte zum Lokomotivführer, besprach sich mit ihm, und es ward beschlossen, da man es damals mit der Innehaltung des Fahrplans noch nicht so genau zu nehmen brauchte, sofort nach North Platte City zurückzukehren, um die Eltern des Kindes wieder aufzunehmen. Als sich der Zug der Stadt näherte, erscholl vom Bahnhofe her lauter Jubel. Fast Alles war nämlich den verzweifelten Eltern zu Hülfe geeilt; schon dachte man daran, Präsident Grant zu Washington in einem Telegramme zu ersuchen, er wolle dem Zuge schleunigst den Befehl zur Rückkehr zukommen lassen, als dieser zur allgemeinen Freude erschien.

Die amerikanischen Eisenbahnkondukteure erweisen sich ferner sehr menschenfreundlich gegen Knaben und Mädchen, die, in zartestem Alter stehend und auf sich allein angewiesen, von ihren Eltern, die sich nicht in der Lage befinden, sie zu begleiten, zu einem mehrere tausende von Kilometern entfernt wohnenden Verwandten geschickt werden. Solchen Kindern wird gewöhnlich ein offenes Schreiben mitgegeben; der darin enthaltenen Bitte, sich ihrer freundlich anzunehmen und ihnen Beistand zu leisten, wird stets von Eisenbahnbeamten sowohl als auch von mitleidigen Reisenden bereitwilligst, in oft geradezu schöner, echt amerikanisch-edler Weise entsprochen. Der Fall, daß einem solchen Kinde während seiner oft sehr weiten Reise ein Unglück widerführe, kömmt äußerst selten vor.

Mit den Billeten der Reisenden, die größere Strecken zurücklegen, verfahren die Kondukteure anders wie bei uns. Nachdem das Billet durchlocht ist, bekommt sein Inhaber ein sogenanntes „Intermediate ticket“, zu deutsch ein „Zwischenbillet“, nämlich einen schmalen, farbigen Karton von etwa fünf bis sechs Centimeter Länge, der auf der Rückseite alle Stationen (auch ihre Entfernungen untereinander) der Strecke aufgedruckt hat, während welcher der Kondukteur den Zug begleitet. Die Vorderseite enthält die Bemerkung, daß dieses Zwischenbillet nur für diesen, aber keinen anderen Zug Gültigkeit habe, sowie die Bitte, es sichtbar zu tragen, was in der Weise geschieht, daß man es in das Hutband steckt; der Kondukteur sieht also sofort, indem er durch die Wagen hindurchgeht, ob nicht inzwischen neue Reisende eingestiegen sind; er hat daher nicht nötig, die bereits von früher her Vorhandenen mit der Vorzeigung der Fahrkarte zu belästigen. Während aller meiner Reisen in Nordamerika ist es mir nicht ein einziges Mal vorgekommen, daß eine Billetkontrolle während der Fahrt vorgenommen worden wäre.

Was nun überhaupt die Preise der Billete betrifft, so muß ich mich darauf beschränken, zu sagen, daß sie im Osten bedeutend billiger sind, als im Westen, und daß man für kleinere Strecken verhältnismäßig erheblich mehr zu zahlen hat, als für größere. Der Reisende, der weite Strecken zu befahren gedenkt, thut daher am Besten, sich stets für die ganze Tour, auch wenn er vor hat, sie mit

Unterbrechungen zurückzulegen, ein Billet erster Klasse zu kaufen, oder, wie es auf den Pacifischen Bahnen genannt wird, ein „unlimited first-class ticket“. Ein solches Billet hat so lange Gültigkeit, bis es vollständig benutzt ist; es gewährt seinem Besitzer den Zutritt zum Schlafwagen (für dessen Gebrauch er allerdings noch besonders zu zahlen hat), und gestattet ihm, seine Reise an jeder beliebigen Station zu unterbrechen, sofern er hiervon den Kondukteur benachrichtigt, der ihm in diesem Falle ein sogenanntes „lay-over ticket“ einhändigt oder ihn mit einem „stop-over check“ versieht. Es giebt nur sehr wenige östliche Bahnen, die einem Reisenden das Unterbrechen der Fahrt nicht erlauben. Auswandererbillete und solche zweiter Klasse genießen diese Privilegien auf keiner Bahn.

Die Preisunterschiede der verschiedenen Klassen sind allerdings ziemlich bedeutend; denn es kostet von New York nach San Francisco — eine Entfernung von 3258 englischen Meilen oder 5243 Kilometern — ein

Billet erster Klasse (unlimited first-class)	139	Dollars.
„ zweiter Klasse	105	„
Einwandererbillet	65	„

Auf gar manchen der östlich vom Missouri befindlichen Bahnen kann man sogenannte „1000 mile-tickets“ kaufen, die sich für jenen, der sich genötigt sieht, zwischen nicht zu weit entfernten Orten öfter hin und her zu reisen oder von Hauptrouten abgelegene Plätze zu be-

suchen, sehr praktisch erweisen. Man erhält Büchelchen mit Bogen, von denen jeder in mehrere Coupons abgeteilt ist, die, ähnlich wie Postmarkenbogen, durchlocht sind; jeder Coupon gilt für eine bestimmte Zahl von Meilen und wird, nachdem diese durchfahren ist, einfach vom Kondukteur abgetrennt.

In jeder größeren, ja selbst mittleren, an einer Eisenbahn gelegenen amerikanischen Stadt befindet sich das eine oder andere Geschäft, das Billete, die für die ganze Fahrstrecke noch nicht benutzt und daher für einen Teil derselben noch gültig sind, von Reisenden, die von denselben keinen Gebrauch mehr machen wollen, zu einem billigen Preise ankauft und an andere Reisende wieder abläßt, die hiefür selbstverständlich weniger als für ein neues Billet zu zahlen haben.

Eine von einer amerikanischen Bahngesellschaft ihren Beamten, Berichterstattern von Zeitungen oder aus irgend einem Grunde anderen Persönlichkeiten ausgestellte Freikarte wird „free pass“, nicht „free ticket“ genannt.

Retour- und Rundreisebillete sind für gewöhnlich im amerikanischen Osten so gut wie unbekannt; nur ausnahmsweise werden im Sommer, falls in irgend einer größeren Stadt ein viele Fremde anziehendes Fest gefeiert wird, sogenannte für Hin- und Rückfahrt, sechs oder acht Tage gültige Excursionsbillete zu geradezu fabelhaft billigen Preisen abgegeben. Aber westlich vom Missouri finden die Retour- und Rundreisebillete immer

mehr und mehr Eingang; sie werden allerdings nur während der Sommerszeit verkauft, oder deutlicher gesagt, sie haben nur zwischen 1. Mai und 31. Oktober Gültigkeit.

Einer aus einer größeren Anzahl von Teilnehmern bestehenden Reisegesellschaft werden sehr bedeutende Preisermäßigungen gewährt. Denn während ein Einzelner für das Billet (unlimited first-class) von Omaha nach San Francisco und zurück 200 Dollars zahlt, kostet es jeden Teilnehmer in einer Gesellschaft von

Personen.	Dollars.	Personen.	Dollars.	Personen.	Dollars.
10	180	40	150	100	120
15	175	45	145	125	115
20	170	50	140	150	110
25	165	55	135	175	105
30	160	60	130	200	100
35	155	75	125	und mehr	

Ein Schlafwagen, den etwa eine Reisegesellschaft mietet, kostet 60, ein Hotelwagen 75 Dollars für jeden Tag, den er vom Einstellungsorte abwesend ist.

Wie hoch sich überhaupt für einen einzelnen Reisenden die Gesamtkosten einer größeren Reise stellen, ist in den „Schlußbemerkungen“ ausführlich angegeben.

XI.

Das Personal auf den Bahnhöfen.

Nicht ganz so günstig wie über die Kondukteure kann ich mich über die ihnen im Rang teils gleich, teils etwas höher stehenden Personen aussprechen, die auf den Bahnhöfen selbst amtieren, aber ein Abzeichen ihrer Würde fast niemals tragen. Dies ist entschieden insofern ein Übelstand, als man absolut niemals weiß, wer denn eigentlich von diesen Beamten der „primus omnium“ oder deutlicher gesagt, der Bahnhofs-Inspektor oder Stationsvorsteher (Depot-master) ist.

Wie ich nunmehr durch verschiedene aus dem Leben gegriffene Beispiele unwiderleglich zeigen werde, sind die Bahnhofsbeamten, namentlich im fernen Westen, zuweilen gegen das reisende Publikum von einer unglaublichen Rücksichtslosigkeit, gegen die in Deutschland ein Sturm der Entrüstung losbrechen würde, die man sich aber sonderbar genug in dem freien Amerika ganz ruhig, ohne

alles Murren, ohne sich darüber in den Zeitungen zu beklagen, gefallen läßt. Ob ein Zug eine Verspätung erleide, sowie die mutmaßliche Dauer derselben, wird an keinem amerikanischen Bahnhofe bekannt gegeben. Es ist dies um so unverantwortlicher, als zuweilen Verspätungen von sechs bis acht Stunden eintreten, die der Reisende doch wahrlich vielfach besser als zum Herumlungern im Bahnhofe verwenden kann, der für ihn meistens gar keine Anziehung hat und ihm nur dürftigen Komfort gewährt.

Als sich am 30. Mai 1880, Morgens acht Uhr, zu Wallace in Kansas das Gerücht verbreitete, daß der Zug der Kansas-Pacificbahn, der daselbst um 7 Uhr 45 Minuten früh hätte einlaufen sollen, wegen einer Entgleisung, die bei Wakeeney, einer 99 englische Meilen = 159 Kilometer östlich von Wallace gelegenen Station, erfolgt sei, eine bedeutende Verspätung erleiden würde, konnte ich im Bahnhofe durchaus nicht in Erfahrung bringen, wie viele Stunden sie beiläufig betragen würde. Auf Anraten eines deutschen Landsmannes, des in der Bahnhofsrestauration beschäftigten, aus Wertheim am Main stammenden Herrn Franz Meyer verfügte ich mich in das zum Glück nahegelegene Bureau des Superintendenten (Betriebsdirektors) der hier beginnenden Denver Division, wo ich endlich herausbrachte, daß der Zug vor ein Uhr Nachmittags keinesfalls eintreffen würde. (Er kam erst um halb vier Uhr an.) Die im Bureau erhaltene

Auskunft ermöglichte es mir, dem eine Stunde entfernt gelegenen Fort Wallace einen belehrenden Besuch zu machen, statt mich nutzlos in der mir nicht das mindeste Interesse bietenden gleichnamigen Eisenbahnstation aufzuhalten.

Schlimmer erging es mir in der von der Südpacificbahn berührten Stadt Tucson — man spricht Tusson mit scharfer Betonung von „son“ — in Arizona. Am 26. Juli 1880, Morgens drei Uhr, beabsichtigte ich von hier mit dem einzigen Zuge, der damals überhaupt innerhalb vierundzwanzig Stunden fuhr, nach Los Angeles in Südcalifornien zu reisen, wo ich mein Eintreffen Herrn O. Günther Weyse, von dessen gastlicher Familie ich zum Wohnen eingeladen war, bereits gemeldet hatte. Am 25. Juli Nachts zog ein furchtbares, von heftigem Regen begleitetes Gewitter über Tucson, so daß um Mitternacht, als der vom Westen (Los Angeles) fällige Zug richtig ankam, die Passagiere benachrichtigt wurden, sie könnten nicht weiter reisen, da die Bahn durch das Unwetter bedeutenden Schaden in östlicher Richtung erlitten habe, so daß auch der von daher (Benson) erwartete Zug nicht eintreffen könne. Doch schickte der Besitzer des Gasthofs, in dem ich Wohnung genommen hatte, der Sicherheit halber am frühen Morgen nochmals auf den Bahnhof einen Boten, dem alles bereits Bekannte als richtig bestätigt und überdies mitgeteilt wurde, man könne auch nicht annähernd sagen, wann der vom Osten

seit gestern Nachts fällige Zug eintreffen würde. Daß aber, ohne seine Ankunft zu erwarten, die, nebenbei bemerkt, erst nach zwei Tagen erfolgte, um zehn Uhr Morgens (also einige Stunden später) von Tucson aus ein Extrazug nach Los Angeles abgefertigt würde, verschwieg man ihm — und die Folge war, daß ich und noch einige andere Reisende völlig zwecklos bis zum nächsten Tage Morgens drei Uhr in Tucson liegen bleiben mußten. Diese Unannehmlichkeit hätte uns erspart werden können, wenn doch wenigstens am Bahnhofe ein das wahre Sachverhältnis darlegender Anschlag gemacht worden wäre; in diesem außerordentlichen Falle hätte sich sogar ein solcher an einigen Straßenecken der Stadt Tucson selbst gebührt.

Noch ein weiteres Beispiel von Rücksichtslosigkeit — denn alle guten Dinge sind bekanntlich drei! Als ich im Juni 1880 das mit Recht berühmte, 10,200 Fuß über dem Meere gelegene Silberlager Leadville in Colorado besuchte, war die Bahn bis ganz hinauf an diesen Ort noch nicht vollendet; auf einer fürchterlichen, stellenweise geradezu lebensgefährlichen Straße, die von einer Unmasse der verschiedensten Frachtfuhrwerke, alle von Maultieren gezogen, belebt war, hatte ich in einer mit vier Pferden bespannten, von Reisenden überfüllten Postkutsche (stage) von der Station Granite bis hinauf zu der Stadt etwa 15 englische Meilen = 24 Kilometer zu fahren. Nach meiner wenige Tage später erfolgten

Rückkehr waren aber bereits einige weitere Kilometer Eisenbahnen vollendet und schon in Betrieb genommen worden. Einen Bahnhof gab es natürlich noch nicht; man ließ uns mitten in einer Wildnis, wo weit und breit kein Haus und kein Zelt zu sehen war, aus der Kutsche aussteigen, und wir hatten, teils kalten Winden, teils starken Sonnenstrahlen ausgesetzt, zwei volle Stunden geduldig zu warten, bis endlich der Zug, der unterwegs nicht den mindesten Unfall erlitten hatte, herankam und uns aufnahm. Erst um fünf Uhr Nachmittags waren wir wieder in der Lage, etwas zu essen zu bekommen; seit sieben Uhr Morgens hatte wohl Niemand etwas zu sich nehmen können.

Das gegen uns eingeschlagene Verfahren fand ich um so empörender, als unsere Postkutsche auch diesmal wiederum, wie früher beim Hinauffahren nach Leadville, an das sogenannte „Eleven Mile Camp“ kam; so hieß nämlich eine wohl schon wieder verschwundene, in einer Bretterbude errichtete Restauration, wo wir seiner Zeit ein recht gutes Gabelfrühstück (lunch) erhielten. Aber diesmal, beim Hinunterfahren, wurde hier kein Halt gemacht. Hätte man uns in diesem Camp, statt in der vier oder fünf Kilometer von da entfernten Wildnis warten lassen, dann hätte sich wohl Niemand beschwert; denn daß man an einer eben im fernen Westen eröffneten Bahnstrecke nicht Alles so bequem haben kann, wie in den älteren östlichen Staaten, daß unter solchen Umständen

kleine Unregelmäßigkeiten und Unannehmlichkeiten vorkommen müssen, begreift ein Jeder und setzt sich darüber hinweg. Weniger begreiflich oder vielmehr völlig unverständlich ist ihm jedoch, warum sie stattfinden sollen, wenn sie auf ein Minimum verringert oder gar ganz vermieden werden können, sofern nur die Bahnbeamten das geringste Entgegenkommen bezeigen würden, woran sie es, wenigstens im Sommer 1880, im amerikanischen Westen vielfach und ganz unbestreitbar den Reisenden gegenüber haben fehlen lassen — wahrscheinlich denkend: „Der Himmel ist hoch und der Czar weit“. Die höheren Beamten und Eisenbahndirektoren, die hierunter gemeint sind, kann kein Vorwurf wegen solcher Ungehörigkeiten treffen; sie können nicht allgegenwärtig, sie können nicht allwissend sein. Sie müssen sich auf die ihnen untergebenen Leute verlassen, die zwar ihr Vertrauen selten täuschen, aber zuweilen sehr unabhängig und willkürlich handeln und geradezu wie Paschas verfahren.

Auch die Klagen, die hie und da von Seiten der Einwanderer gegen die ihnen auf den Bahnhöfen zu Teil gewordene rücksichtslose Behandlung in die Öffentlichkeit bringen, sind fast immer gerechtfertigt. Diese Leute beschweren sich nicht sowohl über die Langsamkeit, mit der sie befördert werden — es kömmt den Wenigsten auf einen oder zwei Tage an, — als vielmehr mit vollem Rechte darüber, daß ihnen fast niemals Mitteilungen über die mutmaßliche Dauer des Aufenthaltes an einer

Station gemacht werden, selbst dann nicht, wenn derselbe mehrere Stunden beträgt. Würden sie bestimmte Auskunft erhalten, so wären sie in der Lage, sich in den meistens nahegelegenen Ort zu begeben, ihre inzwischen zur Neige gegangenen Proviantvorräte zu ergänzen, für ihre Kinder frische Milch oder Obst oder andere passende Nahrungsmittel zu kaufen und sich Komfort mancherlei Art zu beschaffen. Da ferner fast keiner der Bahnhofsbeamten deutsch spricht oder versteht und die Kenntnis dieser Sprache auch unter den Kondukteuren eine Seltenheit ist, so bleiben durchaus gerechtfertigte Fragen der Einwanderer gar leicht zu ihrem Schaden und Nachteil unbeantwortet.

Daß das an den Bahnhöfen beschäftigte Personal es hie und da an der nötigen Aufsicht der gewöhnlichen Arbeiter fehlen läßt, kann ich zwar nicht mit voller Bestimmtheit behaupten, es scheint aber doch zuweilen vorzukommen. Wenigstens spricht für diese Annahme folgender Vorfall, der ohne mein Dazwischentreten aller Wahrscheinlichkeit nach ein großes Eisenbahnunglück herbeigeführt hätte.

Als ich am 21. April 1880 von Elmira auf der New York-, Lake Erie- und Western Railroad nach Buffalo fuhr, hatte unser Zug auf der im Staate New York gelegenen Station Hornellsville, wo wir um zwölf Uhr Mittags eintrafen, vorschriftsmäßig einen Aufenthalt von nahezu zwei Stunden, der übrigens diesmal ausnahms-

weise Niemanden lästig wurde, da es hier gar manches Unerwartete und Interessante zu sehen gab. Unmittelbar vor uns war nämlich ein großer Zug mit Einwanderern eingetroffen, die ihrer Nationalität nach fast ausschließlich Schweden und Norweger waren. Diese Leute, die von New York bis hieher mittelst eines Extrazugs befördert worden waren, hatten hier den gewöhnlichen Zug zu besteigen; auch ihr vieles und schweres Gepäck, das nicht bloß aus Kisten und Koffern, sondern auch aus Säcken und Bettzeug und mancherlei Hausrat (darunter gar vielem für Amerika völlig unbrauchbaren), überdies sogar etlichen nutzlosen landwirtschaftlichen Utensilien bestand, mußte umgeladen werden. Mit welcher Schnelligkeit dies von wenigen, aber äußerst gewandten Eisenbahnpackträgern mittelst sehr sinnreich konstruierter Schubkarren bewerkstelligt wurde, war geradezu Staunen erregend; in weniger als drei viertel Stunden waren vier große, schwere Gepäckwagen bis oben auf beladen. Jetzt wurden die Personenwagen herangeschoben, und es war mir von Interesse zu sehen, in welcher Art und Weise sie mit den Gepäckwagen verkuppelt werden. Eine mächtige, in der Mitte mit einem großen runden Einschnitte versehene Eisenzunge schiebt sich in zwei mit entsprechend großen Einschnitten versehene Eisenplatten hinein; die Verkuppelung wird nun in der Weise bewerkstelligt, daß ein gegen 25 Centimeter langer, sehr starker eiserner Bolzen (englisch „pin“ genannt) durch alle diese Einschnitte hindurch

gesteckt wird; natürlich ist er mit einem dicken, an seinem oberen Ende angebrachten Ringe versehen.

Wie nun der Bolzen herbeigebracht wird, gewahre ich zu meinem Erstaunen, daß er ganz krumm und überdies teilweise geborsten ist. Nur dadurch konnte ihn der Mann überhaupt in die Einschnitte hineinzwängen, daß er ihm mit einem schweren Hammer einige kräftige Schläge versetzte. Daß dieses schadhafte, verrostete Stück Eisen nicht halten könne und entzwei brechen müsse, falls die Lokomotive mit einem scharfen Ruck anzog und daß dann der Zug sich ablösen würde, war mir außer allem Zweifel. Wenn nun dies etwa gar in der Nähe der 30 englische Meilen = 48 Kilometer von Hornellsville entfernten Station Portage geschah, wo wir die prachtvolle, vom Genesseefluß (sprich Dscheneſſi mit scharfer Betonung des i) durchzogene, durch Wasserfälle und Stromschnellen verschönerte Scenerie auf einer eisernen Brücke überschreiten, die 800 Fuß lang und 234 Fuß hoch über dem Wasserspiegel erbaut ist, dann war das Eintreten eines gräßlichen Unglücks unausbleiblich.

Als ich nun dem Arbeiter Vorstellungen wegen des Bolzens machte, sagte er ganz ruhig und gelassen: „I guess“, zu deutsch, ich vermute oder denke, „er wird schon noch halten.“ Da ich nicht einsah, warum durch die sträfliche Nachlässigkeit und bodenlose Gedankenlosigkeit eines Eisenbahnarbeiters das Leben von hunderten von Menschen gefährdet sein sollte, suchte ich den Kondukteur

auf, gab mich für einen deutschen Eisenbahn-Ingenieur aus, erzählte ihm, was ich soeben gesehen hatte, und erklärte kategorisch, daß ich den Zug nicht besteigen und auch alle anderen Reisenden, mit denen ich mich mit Leichtigkeit verständigen könnte, vom Mitfahren abhalten würde, falls nicht der schadhafte Bolzen beseitigt und durch einen tauglichen ersetzt würde.

Dieses energische Auftreten verfehlte nicht seine Wirkung; der Bolzen wurde in meiner Gegenwart herausgenommen und durch einen ganz neuen ersetzt, deren sofort ein volles Dutzend zur Stelle war. Sonderbar genug wurde meinem Wunsche, den unbrauchbaren Bolzen mitnehmen zu dürfen, ohne Weiteres Folge geleistet, und da ich nun das corpus delicti zu Hause habe, so kann ich, falls es verlangt werden sollte, den unwiderleglichen Beweis für die Richtigkeit meiner obigen Darstellung liefern.

Daß der Mann, der den schadhaften Bolzen einschob, für seine strafbare Nachlässigkeit einen tüchtigen Verweis bekommen hätte oder gar sofort entlassen worden wäre, — davon ist mir nichts bekannt.

XII.

Die Eisenbahnfahrpläne.

Die amerikanischen Eisenbahnen veröffentlichen selten nur ihre Fahrpläne (time-tables), die sie zu beliebiger Zeit ändern können, was sie leider auch nur allzu häufig thuen, in der in Deutschland gebräuchlichen Form von Plakaten oder kleinen Heften, sondern in Gestalt eines sogenannten Folder. Er besteht aus einem meistens farbigen Bogen Papier, der je nach seiner Größe zwei- oder dreimal, ja sogar zehn- und zwölfmal gefalzt wird. So ein Folder enthält nicht nur in mittlerem deutlichen, meistens schwarzen, zuweilen auch blauen Druck den Fahrplan, sondern häufig auch eine Karte der betreffenden Bahn. Die Genauigkeit dieser Karten läßt nun allerdings meistens viel zu wünschen übrig. Jede Bahn stellt nämlich auf ihrem Folder ihre Linie als eine nahezu völlig gerade hin, wenn sie auch in Wirklichkeit ganz bedeutende Krümmungen hat, und hebt sie in hervor-

ragender Weise durch einen dicken Strich hervor, wogegen sie alle anderen in der Nähe befindlichen Bahnen entweder vornehm ignoriert oder nur ganz schwach andeutet. Der dicke schwarze Strich ist nur durch weiße Ringe unterbrochen, welche die von der Bahn berührten Stationen und Ortschaften darstellen; ihre Namen sind rechtwinkelig auf den Strich angegeben, aber echt-republikanisch in völlig gleicher Schrift, gleichviel, ob der betreffende Ort nur aus einer armseligen, zwei bis drei Hütten oder Erdhöhlen (dug-outs) umfassenden Station oder aus einem größeren Dorfe besteht.

Gar manche Folders enthalten überdies eine Anzahl von mehr oder minder wichtigen und interessanten Daten, wie die Schlafwagenpreise, die Verzweigungen, die Anschlüsse u. s. w., ja zuweilen erteilen sie sogar Aufschluß über die in der Nähe der Bahn gelegenen, zur Besiedelung geeigneten Ländereien und über die beste Art ihrer Verwendung. Namentlich geben die großen westlichen Bahnen sehr schöne, mit Illustrationen und guten colorierten Karten versehene Folders heraus, die, was als eine sehr liberale Einrichtung bezeichnet werden muß, nicht nur jedem Reisenden, sondern auch jedem Interessenten auf Verlangen in den Bahnbureaux und Billetschaltern unentgeltlich verabfolgt werden. Sogar in allen größeren amerikanischen Hotels sind stets eine Anzahl von Folders verschiedener Bahnen vorrätig, von denen Jeder den ihm nötigen oder wünschenswert erscheinenden kurzweg einsteckt.

So ein Folder genügt natürlich vollständig bei Reisen zwischen Orten, die, gleichviel, ob sie in kurzer oder großer gegenseitiger Entfernung liegen, an ein und derselben Bahnlinie sich befinden. Wer jedoch größere Reisen unternimmt, wer namentlich kleinere, von den Hauptrouten abseits gelegene Orte besucht, wer überdies durch Umstände und Verhältnisse sich veranlaßt sieht, die genaue Zeit seines Eintreffens vorher seinen Freunden oder Verwandten kundzugeben, braucht unbedingt ein Fahrplanbuch. Auffallend und geradezu unglaublich mag es nun erscheinen, daß nirgendwo in den Vereinigten Staaten von Amerika ein Fahrplanbuch herausgegeben wird, das sich in Beziehung auf praktische Einteilung, Brauchbarkeit und rasche Zurechtfindung auch nur annähernd dem „Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung" und dem fast noch bekannteren „Hendschel's Telegraph" an die Seite stellen ließe. Allerdings giebt es in Amerika eine Publikation ähnlicher Art, von etwas größerem Formate und nur unbedeutend dünner, als das oben erwähnte deutsche Kursbuch, nämlich den „Under the Auspices of the National Association of General Passenger and Ticket Agents“ monatlich in der Stadt New York, 46 Bond Street, erscheinenden „Travelers' Official Railway Guide for the United States and Canada“, aber er ist in einer Weise eingerichtet, daß man hülf- und ratlos dasteht, wenn man zwischen Orten reisen will, die nicht an Hauptrouten liegen.

Meine hier ausgesprochene Ansicht steht nicht vereinzelt da; ein Herr „N. C.“ hat — meines Wissens als der Erste — in der „New Yorker Tribune“ vom 5. März 1880 gegen die unpraktische Einrichtung des genannten Guide eine große Beschwerde erscheinen lassen, gegen die derselbe in seiner Aprilnummer 1880 eine sehr lahme, den Kern der Beschwerde gar nicht berücksichtigende Erwiderung vom Stapel gelassen hat. Es ist durchaus richtig, daß in dem Guide, wie er dies behauptet, alle nur wünschenswerte Auskunft enthalten ist, vielfach sogar eingehender, als man erwartet, — aber man kann sie eben nur mit großem Zeitaufwande finden, da der zur Erschließung nötige Schlüssel fehlt. So stehen bei dem Verzeichnis der einzelnen Stationen nie die Seiten, wo dieselben aufgeführt sind, sondern nur die Namen der Eisenbahnen, an denen sie liegen. Wir müssen also jetzt die Eisenbahnliste vornehmen und falls unser Reiseziel ein Knotenpunkt ist, alle Fahrpläne der ihn kreuzenden Bahnen durchsehen, bis wir endlich den uns passenden finden. Anschlüsse sind ebenfalls angegeben, aber niemals die Seite, wo sie zu finden sind; wir haben uns stets der zeitraubenden Mühe zu unterziehen, im Verzeichnis der Eisenbahnen nachzuschlagen, wo die den Anschluß vermittelnde Bahn im Buche aufgeführt ist.

Diesem „Travelers' Official Guide“ sind eine Menge von Eisenbahnkärtchen beigedruckt; aber eine große orientierende Übersichtskarte fehlt. Auch enthält dieses ameri-

kanische Fahrplanbuch gewisse Angaben, die, wie die Aufzählung der Präsidenten, Superintendenten (worunter wir jedoch keine Geistlichen, sondern die Betriebsdirektoren zu verstehen haben), Fracht- und Passagieragenten und anderer Beamten sämtlicher Bahnen für den Reisenden nicht den mindesten Nutzen und Wert haben und den Umfang des Buches ganz unnötiger Weise anschwellen. Welchen Nutzen hat wohl für einen Reisenden die fast fünf volle Seiten in Anspruch nehmende „Official list of parties in charge of car service accounts“ oder die gar nahezu sieben Seiten füllende „Official list of names of the General ticket, passenger Agents, and officers connected with the passenger department of the principal railways“? Was kümmert ihn die „Official list of purchasing Agents“? Solche Notizen gehören ganz entschieden wo anders hin, als in ein für den Reisenden bestimmtes Fahrplanbuch. Dagegen erwartet man in demselben einige Angaben über die Preise der Billete zu finden, die jedoch gänzlich fehlen.

Handlicher als der „Travelers' Official Guide“ und überdies mit einer großen Karte versehen, ist Rand-McNally's in Chicago herauskommender „Railway Guide and Handbook“. Nach fast genau demselben Princip bearbeitet ist der in der Stadt New York erscheinende „Appleton's Railway and Steam Navigation Guide“. Aber auch in diesen Büchern, die ebenfalls den unnützen Ballast der Namenangabe der höheren Beamten mit sich

schleppen, ist die Einteilung keineswegs so übersichtlich und das Auffinden einer bestimmten Route so erleichtert, wie in unseren deutschen kleineren, ungleich praktischeren Fahrplanbüchern.

Kleinere Ausgaben in Taschenformat, wie solche bekanntlich in verschiedenen Städten Deutschland's für einzelne oder einige Provinzen und verschiedene Landesteile gemeinsam erscheinen oder auch von Eisenbahndirektionen amtlich herausgegeben werden, giebt es gegenwärtig in Nordamerika eigentlich nur für den Staat Californien.

Schlußbemerkungen.

Aus den vorhergehenden Blättern ergiebt sich, daß es meine Absicht war, in allgemein-verständlicher Weise auf Grund ausgedehnter, von mir in den Jahren 1868, 1869 und 1880 in dem weiten Gebiete der Vereinigten Staaten unternommener Reisen und der hierbei gewonnenen Anschauungen und persönlichen Erfahrungen die auf amerikanischen Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen zu schildern, soweit sie sich dem Reisenden kundgeben; eine Besprechung des eigentlichen Bahndienstes und der inneren Betriebseinrichtungen lag mir fern.

Meine Darstellungen lassen wohl deutlich erkennen, daß — von kleineren Mängeln abgesehen, die übrigens leicht zu beseitigen wären, — die amerikanischen Eisenbahnen ihren Reisenden Annehmlichkeiten mancherlei Art bieten, die bei unseren deutschen Verkehrsanstalten bis jetzt völlig unbekannt sind. Je westlicher wir kommen,

desto größeren Komfort finden wir, den man sich überdies unablässig bemüht, täglich durch sinnreiche Einrichtungen zu vermehren. Besonders möchte ich darauf aufmerksam machen, daß namentlich größere Reisegesellschaften mit äußerster Zuvorkommenheit behandelt werden; sie können sich gegen verhältnismäßig geringe Auslagen auf amerikanischen Eisenbahnen Annehmlichkeiten verschaffen, wie solche in Europa auf Reisen nur gekrönten Häuptern zu Gebote stehen.

Die Vorkehrungen, die bis jetzt auf manchen Bahnen der östlichen Staaten zur Bequemlichkeit der Reisenden getroffen sind, stehen allerdings zuweilen noch weit hinter jenen zurück, denen wir auf unseren Reisen im fernen Westen begegnen. Überhaupt muß ich bemerken, daß ich im Frühling und Sommer 1880 in den östlichen Staaten der Union die Eisenbahneinrichtungen genau ebenso wie vor elf resp. zwölf Jahren wieder vorgefunden habe; es war hier in dieser Hinsicht eigentlich Alles beim Alten geblieben, wogegen ich im fernen Westen vielfachen Änderungen, praktischen Neuerungen und großen Verbesserungen begegnete.

Ob die jeder Zwischenteilung entbehrenden amerikanischen Eisenbahnwagen oder die deutschen mit ihren abgeschlossenen Räumen besser und bequemer sind, ist eine Frage, die mir oft vorgelegt wurde, die man jedoch meiner Ansicht nach nicht so ohne Weiteres mit einem apodiktischen „Ja“ oder „Nein“, sondern nur dann

richtig beantworten kann, wenn man hierbei folgende Umstände in Betracht zieht.

Die amerikanischen Wagen sind unbestreitbar den deutschen weitaus vorzuziehen, wenn man, wie sich dies wiederholt ereignet, wegen Defekts der Lokomotive, wegen Verspätung eines uns entgegen kommenden Zuges oder aus anderen Ursachen genötigt ist, im fernen Westen eine oder zwei Stunden im wahren Sinne des Wortes mitten in einer Wüstenei zu halten, auf der sich günstigsten Falles drei oder vier armselige Hütten oder Häuschen oder einige Zelte befinden, deren Bewohner jedoch außer Stande sind, den zahlreichen Reisenden auch nur das Geringste zu bieten.

Für kurze Fahrten, namentlich wenn sie gemeinsam von einer kleinen Anzahl von freudig erregten oder gar angeheiterten Teilnehmern gemacht werden, sind die deutschen Wagen entschieden angenehmer als die amerikanischen; für lange Reisen gebührt den letzteren unbedingt der Vorzug. Die Richtigkeit dieser Behauptung dürfte besonders aus Nachstehendem erhellen. Seit Eröffnung der südlichen Pacificbahn oder genauer gesagt, seit Vereinigung der Atchison-, Topeka- und Santa Fe-Bahn mit der Südpacificbahn von Arizona (17. März 1881) ist die Möglichkeit geboten, von New York aus über Pittsburg, Chicago, Omaha und Ogden (längs der bekannten Pacificbahn) einerseits den kürzesten, etwas nördlichen, 3258 englische Meilen = 5243 Kilometer

langen Weg nach San Francisco in Californien zu benutzen und andererseits von da zur Rückkehr nach New York über Los Angeles, Tucson, Albuquerque, Las Vegas, Kansas City, St. Louis und Cincinnati auf einer verhältnismäßig südlichen Richtung einen etwas weiteren, 3693 englische Meilen = 5943 Kilometer langen Rückweg einzuschlagen, oder mit anderen Worten bei sieben-, höchstens achtmaligem Wagenwechsel, der niemals mehr als zwei Stunden, meistens sogar weniger Zeit Aufenthalt verursacht, ununterbrochen volle fünfzehn Tage und fünfzehn Nächte auf der Eisenbahn zu fahren, wobei dann 6951 englische Meilen = 11,186 Kilometer zurückzulegen sind. Nebenbei bemerkt habe ich selbst diese riesig-große Tour, mit Ausnahme einer geringen Strecke, bereits dreimal, aber mit vielen Unterbrechungen gemacht.

Ja, es läßt sich sogar diese Tour nicht unerheblich ausdehnen, wenn man statt von New York, von Bangor in Maine oder etwa noch östlicher, nämlich von einem dicht an der Grenze von Neu-Braunschweig noch im Gebiete der Vereinigten Staaten von Amerika gelegenen Orte seine Reise antritt, und einerseits über New York nach San Francisco fährt und andererseits von da über Albany oder Troy heimkehrt. Diese Reise würde hin und her etwa 7700 englische Meilen oder 12,400 Kilometer betragen, zu deren Zurücklegung siebzehn Tage und siebzehn Nächte ununterbrochener Eisenbahnfahrt nötig wären.

Meines Wissens hat bis jetzt noch Niemand das Experiment unternommen, von New York auf dem nördlichen Wege nach San Francisco und von da auf dem südlichen zurück nach New York ohne jegliche Unterbrechung zu reisen, also in einem fort 11,186 Kilometer zu fahren oder gar die eben genannte noch größere Route von 12,400 Kilometern in gleicher Art einzuschlagen. Zweifelsohne könnte er es ohne Gefährdung seiner Gesundheit auf den amerikanischen Wagen unter Benutzung der von ihnen gebotenen zahlreichen Annehmlichkeiten ausführen; ob es ihm aber als Reisenden erster Klasse in Eisenbahnwagen unseres Systems bei ihren zur Zeit vorhandenen Einrichtungen auch ohne Nachteil für seine Gesundheit glücken möchte, dürfte wohl Jeder bezweifeln, der auf europäischen Bahnen größere Touren ohne Unterbrechung zurückgelegt hat.

Eine solche fünfzehntägige Reise (von New York nach San Francisco und auf einem anderen Wege zurück) würde meiner Berechnung nach, die keineswegs auf bloßer Schätzung beruht, sondern sich auf eine genaue Kenntnis der Preise stützt, unter vernünftiger Ausnutzung der von den Bahnen gebotenen Annehmlichkeiten eine einzelne Person mindestens 1800 Mark, also durchschnittlich jeden Tag 120 Mark kosten; doch würde ich wahrlich jenen als Verschwender nicht betrachten, der für diese große Reise 2100, ja sogar 2400 Mark oder durchschnittlich im Tage 140 respektive 160 Mark benötigte.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben überhaupt nicht nur die längsten, sondern auch die höchsten und — was Manchen zunächst kaum verständlich sein wird — auch die tiefsten Eisenbahnen auf unserer Erde.

Des riesig-langen Schienenstranges, der sich östlich von Bangor in Maine ununterbrochen bis San Francisco in Californien erstreckt und von da auf einem größtenteils anderen Wege wieder zurück, ist bereits gedacht worden.

Die höchsten Eisenbahnen Nordamerika's sind in Colorado anzutreffen. Hier überschreitet die Denver-, South Park- und Pacific den Kenosha Paß in einer Höhe von 10,139 Fuß; die Station Leadville bei der gleichnamigen Silberstadt, die zur Zeit die berühmteste nicht nur Colorado's, sondern der ganzen amerikanischen Union ist, dürfte kaum niedriger, sondern eher noch einige Fuß höher sein. Mit der Denver- und Rio Grande-Bahn fahren wir über den 9339 Fuß hohen La Veta (sprich Wita) Paß; die Colorado-Central-Bahn steigt hinan zu den Städten Georgetown, 8452 Fuß hoch, und Central City, 8300 Fuß hoch. Mit der Union-Pacificbahn erreichen wir die 8242 Fuß über dem Meere in Wyoming gelegene Station Sherman (nach dem berühmten General William T. Sherman genannt), mit der Central-Pacific überschreiten wir die Sierra Nevada, dies prachtvolle Gebirge Californien's, von dem SS. 38 und 132 Abbildungen gegeben sind, in einer Höhe von 7042 Fuß über dem Meere.

Freilich könnte man nun den Einwand vorbringen, daß es in Südamerika eine noch viel höhere Bahn gäbe, nämlich die von dem Amerikaner Henry Meiggs, der im Jahre 1877 starb, in's Leben gerufene, von den Ingenieuren Malinowski (einem Deutschen) und Martin van Brocklin (einem Amerikaner) in technischer Hinsicht geleitete Oroya-Bahn in Peru. Aber diese bei Callao beginnende und über Lima nach Oroya führende Bahn, die allerdings eine Höhe von 15,724 Fuß erreichen soll, ist bis jetzt nicht vollendet; ihre Zukunft erscheint hoffnungslos; sie wird überhaupt meines Wissens regelmäßig nicht befahren. Unter obwaltenden Umständen dürfte daher meine Behauptung, daß gegenwärtig die höchsten Eisenbahnen der Erde in den Vereinigten Staaten von Amerika anzutreffen seien, als irrig kaum erachtet werden.

Während wir einerseits in diesem weiten Lande bis über 10,000 Fuß hinauf fahren, bringt uns andererseits ein Schienenweg in Gegenden, die, wie bekanntlich das tote Meer, ganz erheblich unter dem Meeresspiegel liegen. In Nordamerika ist dies der Fall bei manchen Teilen der im südlichen Californien befindlichen sogenannten Colorado-Wüste. Die Südpacificbahn durchzieht diese tiefen, bis jetzt überaus spärlich von Menschen besiedelten Gegenden. An der kleinen Station Indio angelangt, die bereits 20 Fuß unter dem Meeresniveau liegt, geht es von da immer tiefer und tiefer bis zu 266 Fuß hinab; von da an kommen wir wieder ziemlich rasch in

die Höhe. Insgesamt fährt die Bahn während 61 englischen Meilen = 98 Kilometern durch solche unter der Meeresoberfläche gelegene Gegenden. Alle die obengenannten höchsten nordamerikanischen Bahnen, wie die hier erwähnte tiefste, habe ich mehrmal befahren.

Die Sicherheit auf den amerikanischen Bahnen ist entschieden weit größer, als im Allgemeinen angenommen wird; mir selbst ist während all meiner Reisen und Fahrten in Nordamerika, die ich — nach deutschen Begriffen wenigstens — ohne Unbescheidenheit als große bezeichnen kann, niemals der geringste Unfall irgend einer Art zugestoßen; daß ich allerdings einmal aller Wahrscheinlichkeit nach einen solchen verhütet habe, ist von mir SS. 112—115 ausführlich berichtet.

Übrigens kann sich Jedermann vor Antritt einer Reise gegen Unfälle irgend einer Art, die ihm allenfalls dabei zustoßen könnten, versichern. Wie ich aus eigener Erfahrung weiß, läßt sich dies ohne viele Förmlichkeiten und Schreibereien, gegen Zahlung einer unbedeutenden Prämie, für einen kürzeren oder längeren Zeitraum nicht nur bei der „Travelers' Insurance Company of Hartford, Conn.," bewerkstelligen, einer anerkannt soliden und leistungsfähigen Gesellschaft, die in New York und vielen anderen größeren Städten ihre Agenten hat und allen ihren Verpflichtungen in kulantester Weise nachkommt, sondern auch bei noch manchen anderen amerikanischen Gesellschaften.

Meine Mitteilungen über die amerikanischen Eisenbahneinrichtungen schließe ich wohl am Passendsten durch den Abdruck eines reizenden Gedichtes meines zu San Francisco in Californien lebenden werten Freundes, des durch seine interessanten Schilderungen nordamerikanischer Verhältnisse in den weitesten Kreisen rühmlichst bekannten Herrn Theodor Kirchhoff. In diesem Gedichte, das er im März 1870 verfertigte, wird in hochpoetischer, aber dennoch ganz naturgetreuer und überaus anschaulicher Weise die Eisenbahnfahrt im Hotelzug der Pacificbahn geschildert, der jedoch aus den auf Seite 80 auseinandergesetzten Gründen in neuerer Zeit regelmäßig nicht mehr fährt. Das Gedicht ist enthalten SS. 224 bis 226 des Buches „Adelpha“. Gedichte von Christian und Theodor Kirchhoff. Zweiter Band. Altona 1871. Verlag von Oscar Sorge — und lautet:

Im Hotelzug auf der Pacificbahn.

Wir spannten den eisernen Rappen vor,
Auf Flügeln des Dampfes zu jagen
Zweitausend Meilen vom gold'nen Thor
Zum Missouri, im glänzenden Wagen;
Hoch unter den Wolken, im donnernden Zug,
Durch endlose Wüsten, im sausenden Flug, —
In vier gemessenen Tagen.



Die Eisenbahn in den höheren Teilen der Sierra Nevada.

Ade, du herrlich grünende Flur,
Ade, ihr Frühlingsgefilde!
Dich, Goldland, schmückte Mutter Natur
Zu paradiesischem Bilde!
Der Himmel, so tief, mit klarstem Blau,
Die Lüfte im Winter sommerlau,
Wie im Tropenlande so milde.

Hinan die Sierra in donnernder Fahrt!*
Nun schnaube, du mutiger Renner! —
Ihr, die ihr in fremden Ländern war't,
Am Mont Cenis und am Brenner,
Ihr dachtet, dort gäb' es in Wolkenhöh'n
Im Dampfzug Wunderdinge zu seh'n; —
Jetzt staunet, wackere Männer!

Wir kreisen hinan, wie der Adler fliegt,
An schwindelnden Bergeshängen;
Unser Pfad über Brücken, turmhoch, liegt,
Durch endlose Felsenengen;
Wir verspotten der mächt'gen Lawinen Gekrach
Unterm festen Vierzigmeilen-Dach,
Bei der eisernen Räder Klängen.

Wir tafeln im fliegenden Speisepalast,
Wie kein König jemals geträumet.
Es eilen die Meilen; die Gläser gefaßt
Und den seltenen Wunsch nicht versäumet:
Aus goldenem Füllhorn schöpfte uns dies
Das californische Paradies; —
„Ihm ein Hoch, da der Becher schäumet!"

---

* Siehe die Illustrationen Seite 38 und 132.

In kreisende Weiten schweift der Blick
Beim Festmahl auf Dampfesflügeln.
Die Wälder, die Gipfel bleiben zurück
Und werden zu Büschen und Hügeln.
Dort unten erglänzt es silberhell;
Der Donner-See ist's mit klarer Well',
Drin' riesige Wälder sich spiegeln.

Und kommt die Nacht, so kehren wir ein
In fliegende Schlafgemächer.
Was kümmert der Sturm uns! er brause drein
Und hag'le an Scheiben und Dächer!
Wir hören auf donnernder Fahrt ihn kaum,
Auf der Windsbraut Flügeln; beim süßen Traum
Verhallt er schwächer und schwächer.

So sausen wir über Wolkenhöh'n.
Drauf traurige Wüstenflächen
Und endlose Wildnis. Wie ist's so schön
Im Waggon von der Wüste zu sprechen,
Von den Emigranten der alten Zeit,
Von Indianern und blutigem Streit, —
Im „Hotelzug“ beim Schmausen und Zechen!

Frischauf, du Rappe, und spute dich schnell!
Zu des Salzsees reichem Gelände,
Des landumschlossenen Meeres Well',
Zu Weber's Schluchten dich wende.
Zweitausend Meilen, — du kennst den Weg
Durch Echo Canyon's Felsensteg,
Und die turmhoch roten Wände!

Hinan der Felsengebirge Grat, —
Achttausend Fuß über dem Meere!
Hinunter auf tiefbeschneitem Pfad, —
Durch der Ebenen endlose Leere! —
Wir tragen ja des Jahrhunderts Geist,
Der auf Dampfesflügeln die Welt umkreist,
Mit uns vom Meere zum Meere!

E n d e.

Druck von M. DuMont-Schauberg, Köln.